

TEXACO

texaco *tanker*

NR. 2 1982



TEXACO NORWAY A/S




INFORMASJONSORGAN FOR ANSATTE PÅ SJØ OG LAND I TEXACO NORWAY A/S


REDAKSJONENS ADRESSE: Texaco Norway A/S
Postboks 1680, Vika
OSLO 1

Tlf.: 41 86 85

I REDAKSJONEN

 REDAKTØR: Evy Roen

REDAKSJONSSEKRETÆR OG FOTOGRAF: Endre Ording Sund

 LAY OUT: Morten Riis

PAST UP: Eli Rossetvik



FRA REDAKSJONEN

Av E. O. Sund

"Nullvekst" - Hvem husker vel ikke kravene fra Venstre politikere 10 år tilbake. Idag har vi "oppnådd" dette. OECD rapporterer nå om nullvekst i nasjonalproduktet for sine medlemsland i 1982.

Den internasjonale oljehandel og dermed også tankskipsfarten befinner seg derfor fortsatt i økonomisk "fritt fall".

Forklaringen på dette er å finne blant annet i de to siste års utvikling på oljemarkedet og de konsekvenser dette har hatt for energianvendelsen i industrien. OPEC's råoljeproduksjon var på ca. 30 millioner fat pr. dag i 1979. Idag er produksjonen helt nede i ca. 16 millioner fat pr. dag. Etterspørselssvikten er en reaksjon på prisutviklingen på olje i 1979-80. OECD landenes forbruk av olje har vist en nedadgående trend siden 1979.

Som nevnt i tidligere Texaco Tankere så har denne situasjonen resultert i at ca. 40% av verdens tankflåte er overflødig. Oljeselskapene har "rigget for storm". Texaco har stengt rafinerier i U.S.A. og Europa. Forleden mottok vi informasjon om at også Ghent rafineriet til Texaco skal selges.

Hva vi imidlertid ikke må miste ut av syne i denne "økonomiske slanketid" er at vi også etter at denne krisen er over vil ha behov for transporttjenester av olje og petrokjemikalier. Texaco har, som de andre multinasjonale oljeselskaper, redusert sin tankflåte drastisk. Dette har i hovedsak gått ut over TOT-flåten i London og Monaco. Ca. 40% vil Texaco redusere sin totalflåte med iløpet av året.

Det at vi i Texaco Norway A/S beholder samtlige skip i 20-30.000 tdw klassen skyldes ingen tilfældighet. Våre mange dyktige sjøfolk og kontoransatte beviser daglig at de mestrer kunsten å drive våre skip drifts-effektivt og økonomisk optimalt.

Tiden vi nå er inne i stiller sterke krav til oss alle. Vår erfaring er at det særlig er de seilende som sitter inne med "gullegg" vedrørende drifts-effektivisering. Vi er derfor avhengig av ikke bare innsats men også gode ideer fra dere ute.

INNHOOLD

SIDE

3	Fra Redaksjonen
5	Texaco's aktiviteter i Nordsjøen
6	Sveiseutstyr
9	"TEXACO NORGE" - New Look
10	Det snakkende skip
10	Den største gjennom Suez-kanalen
11	Limerick
12	"TEXACO BERGEN" - Shipyard Fredrikshavn
14	Hva er hva
16	"TEXACO BELGIUM"
18	Stuert Vegel's matspalte
20	Norsk Oljemuseum
22	Lederutviklingskurs, Dalseter
26	Støtt opp om redningsselskapet
27	Ny sertifiseringslov
32	Hilsen fra "TEXACO BELGIUM"
33	Limerick
34	Hvem eier Texaco?
35	"TEXACO SKANDINAVIA" - Shipyard Amsterdam
37	Bilder fra "TEXACO STOCKHOLM"
39	Velferdstiltak i Handelsflåten
40	Hvem er Hvem
42	Kurs
43	Løsning på oppgaven
43	Ny oppgave
44	Sport
45	Båtenes posisjoner
48	Hvem seiler hvor

TEXACOS AKTIVITETER I NORDSJØEN

Som bekjent er Texaco deleier i Dansk Undergrunnskonsortium med 15% i syd-vestområdet og 25% i nordøst. Med overgangen fra enekonsesjon i A. P. Møller til utlodning av konsesjonsområder vil det skje en forandring i delingen av den danske del av Nordsjøen, som så vidt vi vet vil føre til at den danske del vil bli inndelt i 16 felt av 32 blokker. Et felt går fra breddegrad til breddegrad og fra lengdegrad til lengdegrad. På denne måten er Nordsjøen inndelt både i den britiske, norske, tyske og hollandske delen.

Antallet av blokker i hvert felt varierer imidlertid. I den britiske del er det f.eks. 30 blokker, i den norske 12 og i den tyske og hollandske 18.

Texaco har stor aktivitet i den britiske delen, hvor vi er deleier i 2 av de store oljefeltene, Argyll hvor vi er med med 24%, samt Buchan hvor vi kun har en 5% andel, men til gjengjeld har 100% av en av naboblokkene hvor vi nettopp ved utgangen av 1981 har fått bekreftet at oljen fra Buchan-feltet dekker store deler av denne blokken.

Endelig har Texaco det 100% eide Tartan-felt som forventes, når det når sin optimale produksjon i 1983, å produsere 6-10.000 m³ råolje og kondensater pr. produksjonsdag.

I alt har Texaco etterforskningsrettigheter i 24 blokker på tilsammen 2.475 m². I den nylig avsluttede 7. runde av utlodning av etterforskningsområder i Storbritannia ervervet Texaco seg 60% andel i tre av de mest attraktive områder som det har vært søkt om. Et av disse ligger i den engelske kanal meget tett ved kysten og like utenfor et mindre oljefelt sydvest for Southampton.

I den norske del av Nordsjøen hadde Texaco i årene 1965-77 en større ettersøkningsaktivitet som bl.a. omfattet to borer, som dessverre begge endte med negativt resultat. Til gjengjeld har Texaco ervervet seg en 35% andel i et av de større produksjonsområder og 10% i et annet i nordkanten av Ekofiskområdet.

Etterforskningen nord for den 62. breddegrad vil bli utloddet i år, og her er Texaco meget interessert i å få etterforskningsrettigheter i Tromsø-området.

I den tyske del av Nordsjøen har Texaco likeledes andel i flere lovende etterforskningsprosjekter. bl.a. Mittel Platte 1, som ligger i Vadehavet og tett ved den holstenske kyst og dermed i nærheten av vårt raffineri i Heide. Texacos aktivitet i Nordsjøen er således av betydelig omfang til gagn for Vesteuropas forsyningssikkerhet.

SVEISEUTSTYR

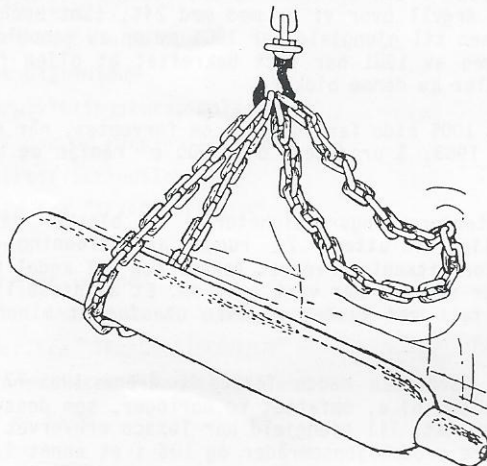
Av Erling Fagerholt

TRANSPORT, LAGRING OG BRUK AV ACETYLEN OG OXYGENFLASKER

Transport av gassflasker:

Gassflasker skal transporteres på en forsvarlig måte og ifølge sikkerhetsreglene heter det følgende:

1. Under transport av gassflasker skal disse være utstyrt med hetter for å beskytte flaskeventilene.
2. Bruk aldri løftemagnet eller stropp for transport av flaskene.
3. Netting av ulike slag er ikke å anbefale.
4. Gassflaskene skal transporteres på en betryggende måte.



Det var ikke slik

Skal gassflasker løftes med kran må de ligge eller stå i en sikker kurv eller ramme av stål som er spesielt konstruert for dette formål.

Lagring av gassflasker:

1. Acetylen- og oxygenflasker skal lagres hver for seg.
2. Tomme gassflasker skal lagres for seg slik at de ikke blandes med fulle flasker.
3. Flaskeventilen skal også på tomme gassflasker være stengt.
4. Elektrisk belysningsarmatur som benyttes i lagerrom for gassflasker må være eksplosjonssikret.

5. Gassflaskene skal beskyttes mot høye temperaturstigninger. Temperaturen må ikke være høyere enn maks 40°C.
6. Gassflasker må ikke utsettes for direkte bestråling fra solen under tropiske klimaforhold.
7. Gassflasker skal være utstyrt med hetter under lagring.

Bruk av gassflaskenes innhold:

Ta ikke flaskeheten av før alt er klart for tilkobling av flaskeventilen.

Bruk aldri tener eller annet verktøy for å åpne flaskeventilen.

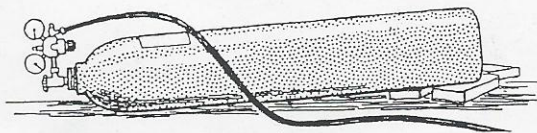
Spesielle regler for acetylenflasker:

Hvis acetylenflasken blir utsatt for ytre varmpåvirkning eller har fått et tilbakeslag inn i flasken kan dette medvirke til at det settes igang en kjemisk reaksjon inne i flasken (acetylen spalting).

Spalting i en acetylenflaske kan kontrolleres ved at skallet på flasken får en temperaturstigning.

Har man først fått en spalteprosess i acetylenflasken må den nedkjøles med vann og få flasken overbord så hurtig som mulig.

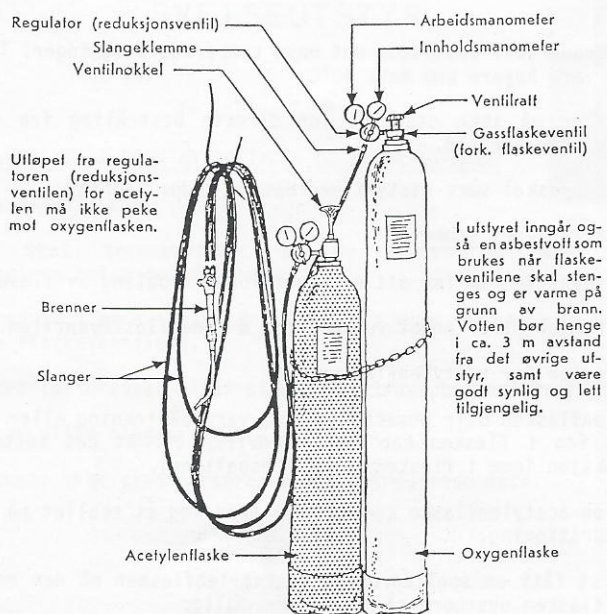
Flaskeventilen må ikke åpnes etter at spaltingen er startet.



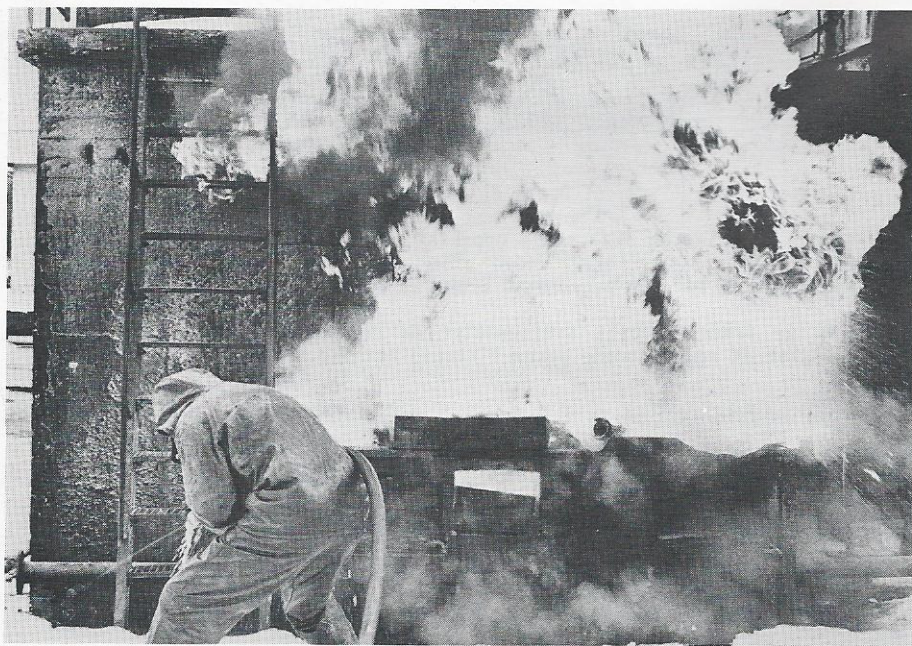
Dette er galt

Husk at acetylenflasken skal stå i oppreist stilling både under lagring og i bruk. Acetylenflasken skal under alle omstendigheter stå i oppreist stilling i 1 time før man begynner å bruke av innholdet.

Ved bruk av transportabelt sveiseutstyr er det meget viktig å montere utstyret slik at regulatorene peker i riktig retning.

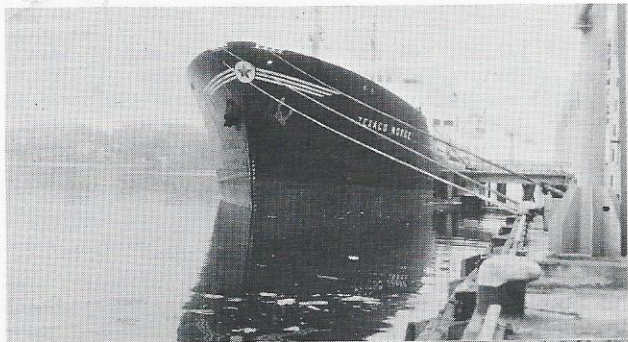


Riktig oppstilling av sveiseutstyr og delenes benevnelser, eldre utgave



"TEXACO NORGE" NEW LOOK

I nr. 1/82 hadde vi med bilder fra "oppgradering" av innredningen og nye møbler på "TEXACO SKANDINAVIA". Denne gang har vi fått noen bilder fra søsterskipet "TEXACO NORGE" hvor oppussingen har foregått med liv og lyst i flere måneder, og det ble fint med nye paneler, gardiner, møbler og store grønne planter, riktig "hjemmekoselig".



DET SNAKKENDE SKIP

Et japansk skipsverft har nå levert verdens første bulk-carrier med "elektronisk hjerne" som kan gjenkjenne og automatisk adlyde kapteinens stemme.

Skipet, "KINOKAWA MARU" på 177.000 tdw har blitt utstyrt med et stemme gjenkjenningssystem og en computer som kontrollerer maskinene på direkte verbal kommando. Det er altså unødvendig med bemanning av maskintelegraf og ror.

Kapteinen, Yokio Imai, har en transportabel toveis radio som kan bli benyttet til å sende ordre fra et hvilket som helst sted ombord. Den elektroniske hjernen ombord repeterer og bekrefter ordren med sin "computer stemme".

De andre offiserene ombord i "KINOKAWA MARU" holder nå på å spille inn personlige stemmeprøver på kassett. Når dette er gjort vil skipet adlyde også deres stemmer ved ordregiving.

DEN STØRSTE GJENNOM SUEZ-CANALEN

Tre egyptiske loser har navigert den norske tankeren "BERGE ENTERPRISE" på 450.000 dwt gjennom Suezkanalen. Dette er den største tankeren i ballast som har klart denne passeringen.

Kanalavgifter på en million dollar ble betalt for skipet som ble overvåket på en elektronisk overvåkingsskjerm i Ismailia av hr. Mashour Ahmed Mashour, formann for myndigheten i Suezkanalen.

Før utvidelsen og fordypningsarbeidet ble utført, fikk bare tankere på 50.000 dwt med full last og 250.000 med halv last lov til på passere.

LIMERICK

Av Rune Wallin

I Frederikshavn på verksted vi lå,
det var nok mange av oss som lurte litt på
om det ville holde stikk,
med de 14 dager vi fikk
til å fikse det vi skulle, og være klare til å gå.

Så gikk vi nå ut etter 14 dager,
så nå får vi håpe at ingen klager.
Og hvor ferden går nå,
det spekulerer vi på.
Det kommer an på hva London behager.

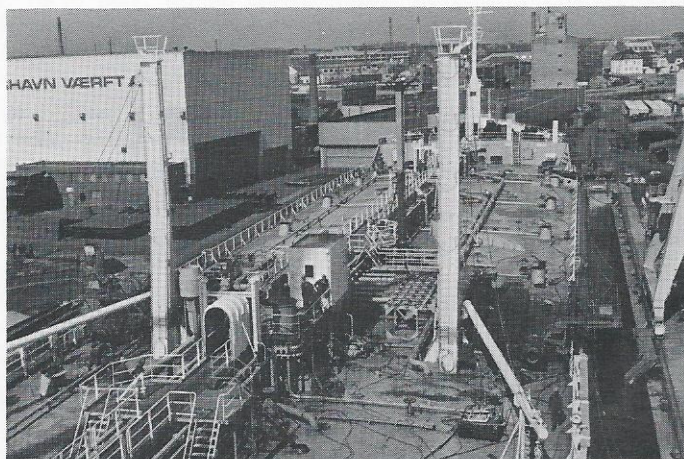
Scanraff's anlegg passer mange av oss,
Distansen er kort til både Halden og Moss.
Vi håper som før,
men det er det også andre som gjør,
ja, for om turene dit med "STOCKHOLM" vi sloss.

Vi fikk en ekstra kjele til å holde på dampen,
vi får en bedre sjanse til å følge opp kampen.
Og vi håper og tror,
at sjansen er stor
for at vi fortsetter her oppe som "Nordsjø-trampen".

"TEXACO BERGEN" SHIPYARD FREDERIKSHAVN

Av P. O. Svendsen

Skipet ankom 14.4 kl 0300, gikk rett i dokken og lå tørr kl 1000 samme dag. Ved undervannsinnspeksjon ble det oppdaget en dyp bule rett over slingrekjølen i forkant av nr. 4 styrbord tank samt at 7 - 8 meters lengde av slingrekjølen var skadet i samme område som måtte fornyes. Forøvrig ble det foretatt stålfornyelser i kledning i tank nr. 1 og nr. 2 styrbord, samt en plate med tilhørende spanter i babord bunkerstank forut.



Av større arbeider forøvrig kan nevnes installasjon av en ekstra kjele, installasjon av dropliner for tanker nr. 1 - 2 - 7 - 8 cross, "splitting" av eksisterende fødevannspumpe til en dieseloljetank og en mindre fødevannspumpe (identisk med hva som ble gjort med "TEXACO BALTIC") og forberedelser til installasjon av hydraulisk drevet dekkskran. Denne ble dessverre ikke levert som avtalt og kan ikke fullføres før tidligst i juni måned. Arbeidet med rør, plattformer, fundament, belysning, lysmast etc. er fullført og alle forberedelser er gjort for å fjerne poster, bommer og flytting av dekksvinsjer for å montere kraner uten å benytte skjærebrenning eller sveising. Dette skapte en del hodebry, men ved hjelp av felles anstrengelser ble også dette løst på en tilfredsstillende måte. Kjelen som var antatt å være den mest tidkrevende oppgaven ble utført på en relativt tilfredsstillende måte, selv om det ble tidsnød mot slutten. Den er i skrivende stund ferdig klasset og i drift.

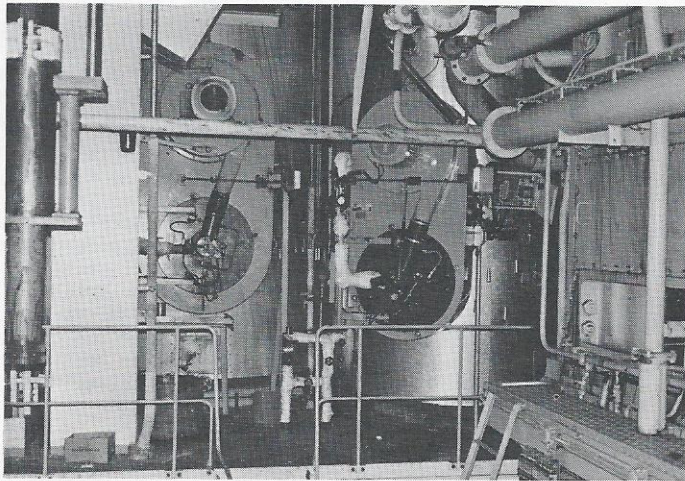
Skipet gikk også gjennom sin aller første Special Survey Hull og Special Survey Continuous Machinery uten nevneverdige problemer.

Jeg kan heller ikke unnlate å nevne at bunnmaling var i meget dårlig forfatning. Dette nødvendiggjorde sandblåsing av ca. 75% av bunn og sider. Godt vær i hele perioden la denne gang grunnlag for å se en mye bedre skutebunn enn tilfellet var ved forrige dokking.

Skipet forlot Frederikshavn 29.4 kl 1200, nymalt og fin og vel forberedt til å gå i 30 måneders drift før neste dokking.



Palmar Lien + far sjøl, Strandelid



HVA ER HVA ?

Vi møter til daglig en del forkortelser og andre "finurligheter" som noen ganger kan være vanskelige å forstå meningen med, og vi kommer her med noen av de forkortelser vi kan risikere å "treffe" nå og da. Det kan være greit å vite hva de står for.

Diam. tommer	SWG	mm	Diam. tommer	SWG	mm	Diam. tommer	SWG	mm
0.500	7/0	12.7	0.192	6	4.9	0.048	18	1.2
0.464	6/0	11.8	0.176	7	4.5	0.040	19	1.0
0.432	5/0	11.0	0.160	8	4.1	0.036	20	0.9
0.400	4/0	10.2	0.144	9	3.7	0.032	21	0.8
0.372	3/0	9.4	0.128	10	3.3	0.028	22	0.7
0.348	2/0	8.8	0.116	11	3.0	0.024	23	0.6
0.324	1/0	8.2	0.104	12	2.6	0.022	24	0.55
0.300	1	7.6	0.092	13	2.3	0.020	25	0.5
0.276	2	7.0	0.080	14	2.0	0.018	26	0.45
0.252	3	6.4	0.072	15	1.8	0.0164	27	0.4
0.232	4	5.9	0.064	16	1.6	0.0148	28	0.37
0.212	5	5.4	0.056	17	1.4	0.0136	29	0.35
						0.0124	30	0.3

Ved omregning	Til	Multipliseres med
Pund	Kilogram	0,454
Pund pr. kvadrattomme	Atmosfære	0,0680
Pund pr. kvadrattomme	Kilogram pr. kvadratcentimeter	0,0703
Liter	Kubikktomme	61,00
Liter	Gallons	0,220
Miles	Kilometer	1,609
Millimeter	Tommer	0,0394
Tonn pr. kvadrattomme	Kilogram pr. kvadratmillimeter	1,575
US gallons	Imperial gallons	0,830

AA	Aluminium Association (Amr.)
ABS	American Bureau of Shipping
AFBMA	Anti-Friction Bearing Manufacturers Ass. Inc.
AISC	American Institute of Steel Construction
AISI	American Iron and Steel Institute
ANSI (ASA)	American National Standard Institute
API	American Petroleum Institute
ASM	American Society for Metals
ASME	American Society of Mechanical Engineers
ASNT	American Society for Non destructive Testing
ASTM	American Society for Testing and Materials
AWS	American Welding Society

AK	Arbeidstilsynets kjelkontroll
BCSA	The British Constructional Steelwork Association Ltd.
BS	British Standard
BSP	British Standard Pipe
BV	Bureau Veritas
CEPT	Conference Européenne des adm. des postes & d.telec
CSA	Canadian Standard Association
CSWIP	Certification scheme for Welding Inspection Personnel
DIN	Deutsche Institut für Normung
DNA	Deutscher Normenausschuss
D.n.V.	Det norske Veritas
GL	Germanischer Lloyd
IEC	International Electrotechnical Commission
IIW	International Institute of Welding
ISO	International Organisation for Standardization
LR (LRS)	Lloyd's Register of Shipping
MVL	Mekaniske Verksteders Landsforening
NBS	National Bureau of Standards. US
NDT-foreningen	Norsk forening for ikke-destruktiv prøving
NIF	Norske Sivilingeniørers Forening
NITO	Norges Ingeniørorganisasjon
NMS	Norsk Metallurgisk Selskap
NS	Norges Standardiseringsforbund
NSC	National Security Council
NSF	Norsk Sveiseteknisk Forening
NSFI	Norges Skipsforskningsinstitutt
NSI	Norsk Senter for Informatikk
NTH	Norges Tekniske Høgskole
NUI	Norsk Undervannsinstitutt
NVS	Norsk Verkstedindustri Standardiseringsentral
NGS	Nordisk gruppe for Stålbestemmelser
NORDTEST	Nordisk institusjon for utvikling av teknisk prøving NDT prøving
OLJEDIREKTORATET	Norwegian Petroleum Directorate
RINA	Registro Italiano Navale
SAE	Society of Automotive Engineers
SBI	Steel Boiler Institute
SI	Sentralinstitutt for industriell forskning
SIS	Sveriges Standardiseringskommission
SINTEF	Selskapet for industriell og teknisk forskning ved NTH
SKANALUMINIUM	Nordisk organ for aluminiumsindustrien
SK	Svetskommissionen (Sverige)
STATOIL	Den norske stats oljeselskap A/S
STI	Statens Teknologiske Institutt
SVC	Svejsecentralen (Danmark)
USCG	United States Coast Guard

"TEXACO BELGIUM"

Atter en gang "TEXACO BELGIUM" - noen bilder fra melkespannkasting.



2. styrmann Jan Inge Danielsen



1. styrmann Terje Sagebakken



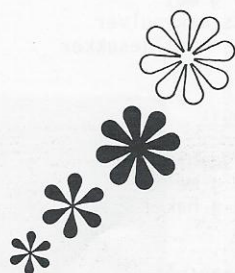
Stuert B0A - Bjørn Olav Grimstad

Frk. kokk Edvinsen som ivrig supporter under en fotballkamp i Rotterdam der "TEXACO BELGIUM" forørig vant stort.



SO, KEEP ON DRINKING

The horse and mule live 30 years
and nothing know of wine and beers,
The goat and sheep they also die,
and never taste of Scotch and Rye.
The cow drinks water by the ton
and at 18 years is mostly done.
Without the aid of Rum and Gin
the dog at 15 cashes in.
The cat in milk and water soaks
and then in 12 short years it croaks
The modest sober dry bone hen
lays eggs for nogs and dies at 10.
All animals are strictly dry
they sinless live and swiftly die.
But sinful ginful rum-soaked men
survive by three scores years and ten.
And some of us, a mighty few,
keep drinking till we're 92!



Opphav ukjent, men allikevel en positiv tankevekker i en tid med
hissig alkoholdebatt.

STUERT VEGELS MATSPALTE



Texaco Tanker har fått stuert Ragnar Vegel som fast medarbeider fremover. Han vil i hvert nummer av tidskriftet fortelle oss om favorittoppskrifter som han har hatt spesiell suksess med.

Ragnar Vegel er 61 år gammel og han begynte sin karriere i Texaco Norway A/S for 34 år siden.

DEN GODE KAKE SOM ER LETT Å LAGE

Stuert Vegel anbefaler denne gang marengskake.

Deig:

- 200 g smør
- 200 g farin
- 4 eggeplommer
- 200 g mel
- 1 ts bakepulver
- 1 ts vaniljesukker
- 4 ss melk

Marengs:

- 4 eggehvitter
- 200 g melis
- 100 g hakkede mandler

Fremgangsmåte:

Smør og sukker røres hvitt. Eggeplommene røres inn, en av gangen. Mel, bakepulver, vaniljesukker og melk has i vekselvis.

Marengs:

Visp de 4 eggehvittene stive. Visp inn 200 g melis. Fordel marengsen over deigen og dryss 100 g hakkede mandler på toppen.

Stekes i 180° i 20 - 25 min. (langpanne med bakepapir eller bruk matpapir som er smurt).

Eggekrem (vaniljekrem) etter smak. Ta 1/4 l pisket krem og bland inn i eggekremen (vaniljekremen).

Når kaken er stekt deles den på midten. Den ene siden m/marengs blir lagt ned. Den andre siden blir lagt opp. Så blir eggekremen (vaniljekremen) fylt inn i midten av disse to lagene.

Kaken er god - håper den smaker.

INNBAKT INDREFILET

Ta en indrefilet og brun den på alle sider. Skjær den så midt etter, og fyll den med Dyxelfarse.

Dyxelfarse består av:

Sjampignon (hermetisk)

Ca. 60 g skinke

Løk

Dette males sammen.

Pakk så indrefiletten inn i butterdeig. Før den pakkes inn dekkes indrefiletten med spekk skåret i strimler.

Settes inn i ovnen. Før den settes inn pyntes butterdeigen med strimler eller lignende av putterdeigen.

Steketid ca. 30 min.



NORSK OLJEMUSEUM

Så har da også oljen fått sitt museum i Norge. Og hva var mer naturlig enn at det ble Stavanger som i all fremtid skal huse oppsamlede "etterlatenskaper" fra "oljens morgen" i Nordsjøen. For enkelte vil det kanskje fortone seg noe merkelig at man samler på redskaper produsert så sent som i 1981. Men om 100 år vil dagens industrielle produkter sikkert fortone seg som overlevninger det tross alt var verdt å ta vare på.

Et hovedpoeng med å opprette Norsk Oljemuseum allerede nå, er å ta vare på tekniske redskaper innen oljeindustrien. Utviklingen på dette feltet går svært fort. På museet har vi redskap som er produsert i 1981, men som allerede nå er tatt ut av produksjonen på grunn av forbedringer eller endrede krav fra myndighetene.

I gamle dager ble utskiftede arbeidsredskaper ofte satt bort og dermed muligens bevart for ettertiden. Museumsvesenet hadde på sett og vis en angrefrist. I dag har ikke industrien råd til å oppbevare unyttige gjenstander. Dette stiller store krav til de museer som vil arbeide med vår egen tid. I neste århundre vil man ønske like god informasjon om levesettet i Norge rundt 1980 som rundt 1880. Utfordringen ligger i å velge det riktige blant alle de gjenstander som omgir oss, sier konservator Jone Johnsen, daglig leder for Norsk Oljemuseum.

Oljeprisen og politiske forhold har nå gjort det ønskelig å utvinne ressurser som før var økonomisk uaktuelle. Det strenge regelverk norske myndigheter har til å sikre gode arbeidsplasser er også en betydelig drivkraft som påskynder utviklingen innen norsk oljeindustri. Enkelte arbeidsoppgaver innen offshore-virksomheten er livsfarlige. Norge ser ut til å kunne bli et foregangsland i arbeidet med å automatisere utsatte arbeidsoperasjoner.

Hva er formålet med Norsk Oljemuseum?

Museet skal samle materiale om petroleumsvirksomheten og legge dette til rette for forskning. Dette gjelder både den tekniske utvikling og de virkninger dette har på det norske samfunn: økonomisk, sosialt, politisk og kulturelt. Vi vil stille materiale til disposisjon for andre forskere samtidig som vi vil drive selvstendig forskning der dette faller naturlig. Museet skal også anskueliggjøre og spre kunnskaper om petroleumsvirksomheten og dens virkninger i det norske samfunn.

Blir museet en reklame for oljeindustrien?

Norsk Oljemuseum skal være et folke- og samfunnsmuseum. Det er i dag ca. 40.000 mennesker engasjert i norsk oljevirksomhet. I Stavanger arbeider 20% av befolkningen i eller i nær tilknytning til denne bransjen. I fremtiden vil mange av våre barn finne sine arbeidsplasser i Nordsjøen. Det er derfor viktig å kunne gi det norske folk et nyansert og riktig bilde av offshorevirksomheten.

Når ble Norsk Oljemuseum opprettet?

Stavanger bystyre besluttet i oktober 1978 å opprette museet som en selvstendig institusjon under medvirkning av Stavanger kommune. Oljeindustrien vil gi museet økonomisk hjelp i en 3-års periode på 300.000-500.000 kr. pr. år. Vi har imidlertid en klar målsetting om å bli et statlig museum. Det er enighet i dette synet også i Statens Museumsråd..

Har museet fått tilfredsstillende lokaler for sin virksomhet?

Et museum kan ikke være tilfreds så lenge det ikke har et tilbud til publikum. Idag holder vi til i midlertidige kontorlokaler i Stavanger, men vi arbeider med planer for et spesialbygg. Dette bygget ønsker vi plassert i universitetsområdet på Ullandhaug. Her vil vi få et nært samarbeid med Rogalandsforskning og Rogaland distriktshøgskole og dette regner vi som viktig for museet som forskningsinstitusjon.

Planlegging og finansiering og reising av et slikt bygg vil kreve tid p.g.a. de spesielle gjenstander museet skal huse. Som eksempel kan jeg nevne at vi hadde en utstilling på Stavanger Torv i forbindelse med oljemessen 1980. Her presenterte vi 4 gjenstander, total vekt 40 tonn! Vi håper altså på å kunne vise fram noen av de mest sentrale funksjoner på en rigg i full målestokk.

Hvem er naturlige samarbeidspartnere for Norsk Oljemuseum?

Vi ønsker å samarbeide med ulike firmaer og institusjoner innen petroleumsvirksomheten. Leverandører og brukere av det forskningsmaterialet museet har registrert, samt det øvrige museumsvesen i Norge. Ikke minst er det viktig for oss å få kontakt med personalet på golvet og på dekket, de som gjennom arbeidet virkelig kjenner gjenstandene i industrien.

Norsk Oljemuseum skal være et nasjonalt museum. Vi skal skaffe til veie materiale og gi andre museer veiledning om gjenstander som er representative for norsk oljevirkosmhet.

Vi ønsker for eksempel å samarbeide med det lokale museum for å få registrert hvordan en familie lever på Kårstø i dag, før den lokale utbygging, for så å sammenlikne med forholdene om, la oss si ti år. Vi vil da kunne registrere den påvirkning som skjer i et lokalsamfunn etter at oljeindustrien har startet sin virksomhet på stedet.

Dette kan synes kort tid, men vi må ikke la tiden løpe fra oss. Husk på at alle elever i grunnskolen idag, er født etter at oljeboringen kom i gang. De vil naturlig nok ha et annet perspektiv enn oss som er eldre. En modell av en av de første riggene er plassert i Stavanger Sjøfartsmuseum, og avfødte følgende bemerkning "Herregud så gammeldags!" I dette perspektivet er det ikke en dag for tidlig å starte vårt oljemuseum, avslutter konservator Johnsen.

LEDERUTVIKLINGSKURS, DALSETER

I slutten av mars arrangerte Texaco Norway A/S et lederutviklingskurs på Dalseter høyfjellshotell. Kursets varighet var 7 dager. Kursledelse og opplegg ved Jens Chr. Jenssen og Endre Ording Sund.

Kursets formål var som det så fint heter i innbydelsen: "Å gi en utdypet og differensiert fremstilling av de metoder vi har for å oppnå optimale resultater og innflytelse gjennom effektiv daglig kommunikasjon og en hensiktsmessig personlig stil".

Kurset behandlet viktige emner som:

- Kommunikasjonsferdigheter, forhandlingsteknikker, typer av påvirkningsstil, motivasjonsfaktorer, metoder for behovstilfredsstillelse etc.
- Krav til lederskap og personlig fremferd som må stilles til skipsledelsen og øvrige medarbeidere ombord.
- Transaksjonsanalyse.

Kursdeltagerene var:

- Kaptein	Louis Meisland	M/T "TEXACO OSLO"
- Kaptein	Svein Johs. Flø	M/T "TEXACO BALTIC"
- Kaptein	Willy Fossmo	T/T "TEXACO BELGIUM"
- Kaptein	Sverre Einvik	M/T "TEXACO BOGOTA"
- Maskinsjef	Bjørn Sørø	M/T "TEXACO BALTIC"
- Maskinsjef	Bjarne Svanes	T/T "TEXACO BELGIUM"
- Maskinsjef	Øivind Størdal	M/T "TEXACO NORGE"
- Maskinsjef	Manfred Lund	M/T "TEXACO BOGOTA"
- Maskinsjef	Rasmus Pedersen	M/T "TEXACO STOCKHOLM"
- Overstyrmann	Oddvar Apold	M/T "TEXACO BERGEN"
- Overstyrmann	Roald Mørkesdal	M/T "TEXACO SKANDINAVIA"
- Overstyrmann	Lars Eeg-Larsen	Ny
- Overstyrmann	Willy A. Paulsen	M/T "TEXACO STOCKHOLM"
- 1. maskinist	Asle Sundet	T/T "TEXACO AMSTERDAM"
- 1. maskinist	Kjell Frøiteland	M/T "TEXACO STOCKHOLM"
- 1. maskinist	Günter Heine	T/T "TEXACO BELGIUM"
- 1. maskinist	Tor Sulland	
- Stuert	Pål Dalby	M/T "TEXACO NORGE"

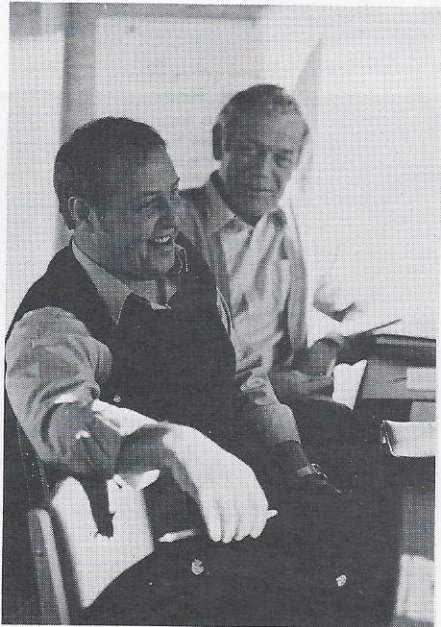
Kurset ble avsluttet med "sekkeløp på ski", med derpå følgende festmiddag. Sekkeløpet ble arrangert som skistafett og sekken ble tredd over hodet på de respektive løpere. Det var Kaptein Svein Flø og Maskinsjef Rasmus Pedersen som stod for denne delen av "kursopplegget".

Kursopplegget var basert på erfaringer høstet under tidligere interne kursopplegg som har vært arrangert på Dalseter, samt ikke minst på nyere adferdsvitenskaplige teorier og forskning.

Ifølge kurdeltagere som Texaco Tankers medarbeidere har snakket med, var kurset meget lærerikt.

Et tilsvarende opplegg vil bli arrangert ultimo september i år.

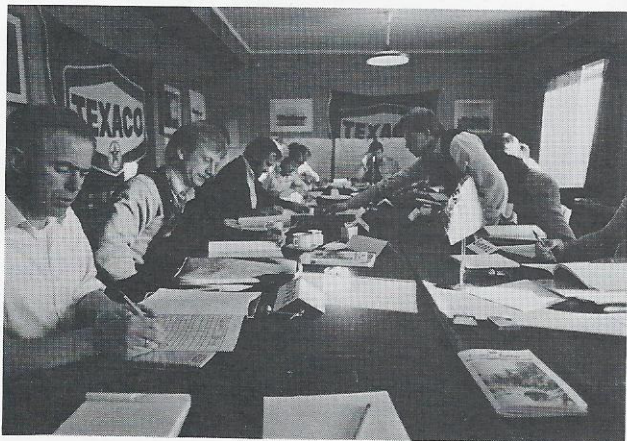
Det stilles store krav til ledere i Texaco Norway A/S. Kurset er fra administrasjonens side ment som et ledd i arbeidet for å holde tritt med utviklingen på dette området.



Maskinsjefene Sørø og Svanes



Kaptein Einvik



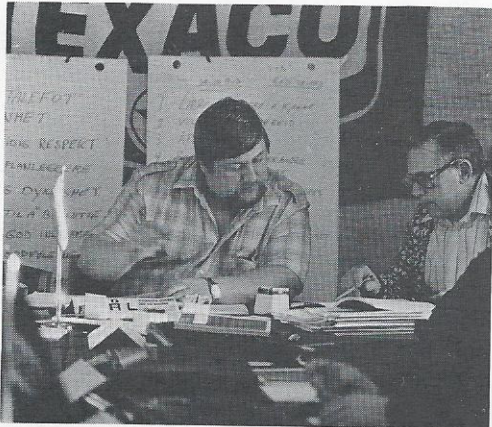
Gruppeprosesser



Kursdel tagerene



Avslutningsfesten med diplomutdeling og allsang.



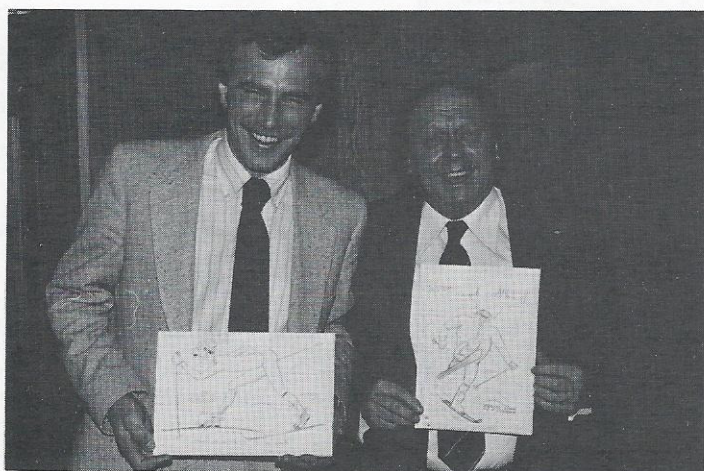
Stuert Dalby i diskusjon med Maskinsjef Pedersen.



Maskinsjef Lund leverer
"sekken" til nestemann:
Overstyrmann Eeg-Larsen.
Maskinsjef Størdal
venter til høyre.



Overstyrmann Paulsen
i fint driv med plast-
sekken over seg.



Kursledelsen fikk diplomer signert av Maskinsjef Sørø.

STØTT OPP OM REDNINGSSSELKAPET

Vi har mottatt takk fra Redningsselskapet for bidrag til driften. Redningsselskapet er et privat selskap som ved frivillige bidrag opprettholder og utfører redningstjeneste langs den norske kyst. Arbeidet har pågått i over 90 år.

For tiden disponerer selskapet 37 redningsskøyter. Skøytene er hele døgnet rundt - året rundt - parat til å hjelpe nødstedte på havet. Ca. 240 besetningsmedlemmer bemanner redningsflåten. I 1981 ble ca. 4.000 mennesker reddet eller assistert av skøytene.

Alle skøytene er gaver eller de er bygget for penger som er kommet inn ved landsomfattende innsamlinger.

Det siste gjelder f.eks. "SKOMVÆR II", "SPEIDEREN" og "SJØFAREREN".

I år blir jubileums-krysseren "OLAV V" ferdig. Selskapet selger dekorative andelsbevis i den nye redningsskøyta til verdien kr 10,- og kr 100,-.

Selskapet har også en medlemskapsordning.

Årskontingenten er kr 100,-. Medlemmene får tilsendt bladet "Redningsskøyta" 6 ganger årlig.

Vi oppfordrer våre lesere til å støtte arbeidet i Redningsselskapet. Adressen er postboks 6755, St. Olavs plass, Oslo 1. Postgiro 5000260, bankgiro 6046.05.33670.



NORSK SELSKAB
TIL SKIBBRUDNES REDNING
REDNINGSSSELKAPET

fremfører herved sin hjerteligste takk til

Texaco Norway A/S

Det mottatte beløp, kr. 1.000,- betyr en kjærkommen støtte til Redningsselskapets arbeid, og vil i høy grad bidra til å opprettholde og styrke vår sjøredningstjeneste. Vi er meget taknemlige for den store interesse som på denne måte er vist vår sak og tør fortsatt håpe på Deres velvilje.

Oslo, den 25.5.82

Med fakk og bilsen

NORSK SELSKAB TIL SKIBBRUDNES REDNING

Generalsekretær

Kvittering vedlagt

NY SERTIFISERINGSLOV

Texaco Tanker har fra Høegh Tidene sakset denne oversikten over nye sertifikater.

Ny sertifiseringslov er iverksatt fra 1. januar d.å. Selv om det er vesentlige punkter som man kunne ønsket hadde vært annerledes, er det denne lov vi nå skal leve med og gjøre det beste ut av. Den inneholder også mye godt og er tilpasset det nye maritime skolemønster.

<u>Gamle sertifikater</u>	<u>Nye sertifikater</u>
Skipsførersertifikat	Sjøkapteinsertifikat
Styrmannssertifikat kl I	Overstyrmannssertifikat
Styrmannssertifikat kl II	Styrmannssertifikat
Maskinsjefsertifikat	Sjøingeniørsertifikat I (SM I eller SE I)
Maskinistsertifikat 1. kl.	Sjøingeniørsertifikat II (SM II eller SE II)
Skipselektrikersertifikat	Elektro/automasjons- teknikersertifikat
Maskinpasser	Sjøtekniker III
Enemaskinist	Sjøtekniker I

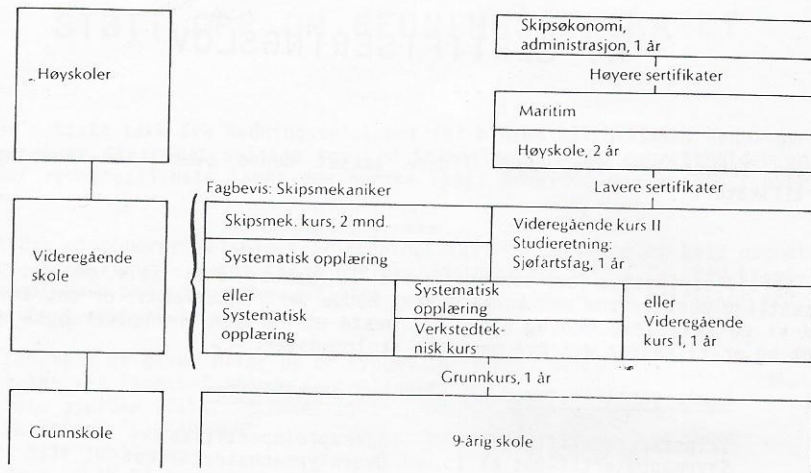
Lektor Dagfinn Skaar vil her redegjøre for det nye maritime sertifikatmønster. Lektor Skaar har i en årrekke arbeidet med de maritime skolesystemer ved Norges Rederforbunds avdeling for Sjømannsutdanning. Fra 1. januar d.å. er det foretatt vesentlige endringer, og sertifikatene er nå revidert og samlet i én lov.

De tidligere lover for ulike maritime sertifikater er nå revidert og samlet i én lov som trådte i kraft 1. januar 1982 (lov av 5. juni 1982 nr. 42). Samtidig kom også det tilhørende regelverk med forskrifter for de sertifikatpliktige stillinger.

Revisjonen av lover og forskrifter tar sitt utgangspunkt i det nye maritime skoleverk og er tilpasset dette.

En del sertifikater har fått nye betegnelser. Nedenfor gis en sammenlignende oppstilling av gamle og nye sertifikatbetegnelser, samt en samlet skjematisk oversikt over den nye sertifikatstruktur.

For å forklare systematikken i det nye sertifikatmønster kan det være nødvendig å repetere hvordan den nye sjømannsutdanningen er organisert. Derfor har vi nedenfor laget en oversikt over det maritime skolesystem og plasseringen av dette i landets samlede skoleverk.

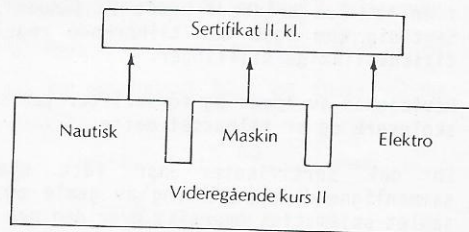


Som vi ser på høyre side av oversiktstegningen ovenfor, er all utdanning i Norge delt i 3 trinn: den pliktige grunnskole, den videregående skole og høyskole/universitet. Den lavere sjømannsutdannelsen ligger i den videregående skole, som fører frem til høyskole, hvor den høyere sjømannsutdanning er plassert.

Hovedveien inn i de maritime yrker vil, som nevnt, sannsynligvis være over verkstedpregede grunnkurs, eller allmenfaglig studieretning (artium) i den videregående skole. Etter grunnkurs velger man enten praksis gjennom en systematisk opplæring ombord, eller en fortsettelse av utdannelsen på skole, Videregående kurs I. Igjen vil verkstedfag være det sentrale (maskin eller elektro). Man kan velge mellom 1-årig og 1/2-årig kurs. Velger man det sistnevnte, må man i tillegg ha 3/4 år systematisk opplæring ombord.

Det siste kvalifiseringsåret er også et valg mellom systematisk opplæring eller skolegang. Opplæringen fører - over et avsluttende 2-måneders kurs på skole - frem til fagbevis for skipsmekaniker. Skoleutdannelsen Videregående kurs II, gir kunnskapsgrunnet for laveste sertifikat, som i tillegg krever praktisk opplæring. Videregående kurs II er selvsagt åpent for dem som har fagbevis for skipsmekaniker.

Videregående kurs II Maritim studieretning



Den maritime studieretning i Videregående kurs II har, som man ser, 3 linjer; maskin-, elektro- og nautisk linje. Disse gir det skolemessige

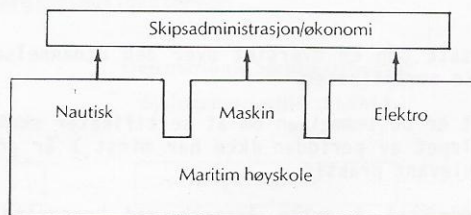
grunnlag for sertifikat av klasse II for maskinist, for skipselektriker og for styrmann.

Radiotelegrafistens og kokkens/stuertens utdanning er også plassert i videregående skole, grunnkurs og videregående kurs I. Kokken avslutter med et års systematisk opplæring ombord. Stuertens skal som før ha ytterligere et år på skole.

MARITIME FAGARBEIDERE

Som ovenfor nevnt har skipsmekaniker en 3-årig praktisk teoretisk utdanning for fagbevis. Utdannelsen dekker både motormanns- og matroskvalifisering. Men fremdeles kan utdannelsen avsluttes på lavere nivå med kvalifikasjoner bare som matros eller motormann. I så fall er det en 1-årig systematisk opplæring for dem som har gjennomgått et grunnkurs med verkstedfag. Uten grunnkurs tar opplæringen to år. All maritim fagarbeiderutdanning kvalifiserer for inntak i 2-årig teknisk fagskole og i maritime linjer i videregående kurs II.

Sertifikatkrav II kl.



Sjøkapteinsertifikat Sertifikat 1. kl.

MARITIM HØYSKOLE

Også i maritim høyskole finner vi 3 linjer i den maritime studieretning: maskin, elektro-automasjon og nautisk.

Utdannelsen er gitt en ramme på 2 år for dem som har et maritimt sertifikat. Den gir rett til tittelen sjøingeniør. For ungdom med eksamen fra allmenfaglig studieretning, fra teknisk fagskole eller fra ingeniørhøyskole kan det legges på tilpassede fagsammensetninger konsentrert om spesialfagene og derfor av kortere varighet.

Etter fullført utdanning for høyeste fagsertifikat kan man ta en 1-årig høyskoleutdanning i skipsøkonomi/administrasjon.

Denne er åpen for kandidater fra alle linjer, men obligatorisk bare for dem som vil kvalifisere seg for sjøkapteinsertifikat.

Som antydnet vil en maritim høyskoleutdanning p.g.a. nivået i den almenne og tekniske fag gi både maritim spesialkompetanse og ingeniørkompetanse. Kandidatene vil derfor etter noen års maritim erfaring stå meget sterkt i konkurranse om ingeniørstillinger i land om de skulle ønske å begi seg sjøen.

Denne økede kompetanse og stillingsmobilitet vil etter hvert kunne virke særdeles positivt på rekrutteringen til sjømannsyrene.

ELEKTRO-AUTOMASJON

Det kan være grunn til å skrive noen ord spesielt om elektro-automasjonslinjen. Denne bygger på den tilsvarende linje i videregående kurs II og det tilhørende sertifikat som elektro-automasjonstekniker (skipselektriker). Høyskoleutdannelsen gir rett til tittelen sjøingeniør, SE. Sjøingeniør, SE II, kan med 2 års praksis (skipselektriker) tjenestegjøre som maskinist.

Etter 2 års fartstid som maskinist kan man i likhet med maskiningeniør (SM) kunne rykke opp til maskinsjef SM I, SE I.

Utdannelsen er en betydelig utvidelse av det maritime kvalifiseringstilbud. For skip og fartøyer med avansert elektrisk og elektronisk utstyr vil en elektro-automasjonsingeniør i maskinbesetningen være en tilvekst av stor betydning så vel for drift som for sikkerhet.

SERTIFIKATKRAV

Nedenfor er det satt opp en oversikt over den utdanning og praksis som kreves for de ulike sertifikater.

En vesentlig nyhet er bestemmelsen om at sertifikater skal fornyes etter 5 år, dersom en i løpet av perioden ikke har minst 1 år godkjent fartstid, eventuelt annen relevant praksis.

Videre går en over til å nytte årsverk ved beregning av fartstid og praksis. Dvs. at en regner tjenestetiden etter den tid vedkommende har vært ansatt i stillingen. Dette har størst betydning for personell som på grunn av spesielle arbeidsavtaler avspaserer opparbeidet fritid hjemme. Likevel kreves minst 12 måneder reell fartstid opptjent ombord for å få de laveste navigatør- og maskinistsertifikater.

Den som har sertifikat, etter eldre lov, eller fyller krav til slikt sertifikat, eller innehar annen rettighet etter eldre lov, får beholde sine rettigheter etter den eldre lov.

Frem til 1986 kan det utstedes sertifikat for skipselektriker, og for kystskipper av II og I klasse.

Frem til 1989 kan det utstedes styrmanns- og maskinistsertifikater av I klasse samt maskinsjef og skipsførersertifikater.

BEDRE KOMPETANSE, SKIFTE AV STUDIERETNING, UTDANNELSE FOR 2 SERTIFIKATER

De fag som er felles for alle linjer (allmenfagene) i maritim utdanning fyller omtrent halvparten av skoletiden. Den andre halvparten er spesialfagene på maskin-, elektro- og nautisk linje. Dette er tatt hensyn til i organiseringen av utdannelsen etter 1978. Dermed har man fått muligheten til å skifte spesialisering i løpet av skoleåret. Praksiskravene (fartstid, verkstedtid) er forskjellige, men den som har gjennomgått et grunnkurs og et videregående verkstedteknisk kurs, vil ha ganske stor valgfrihet når det

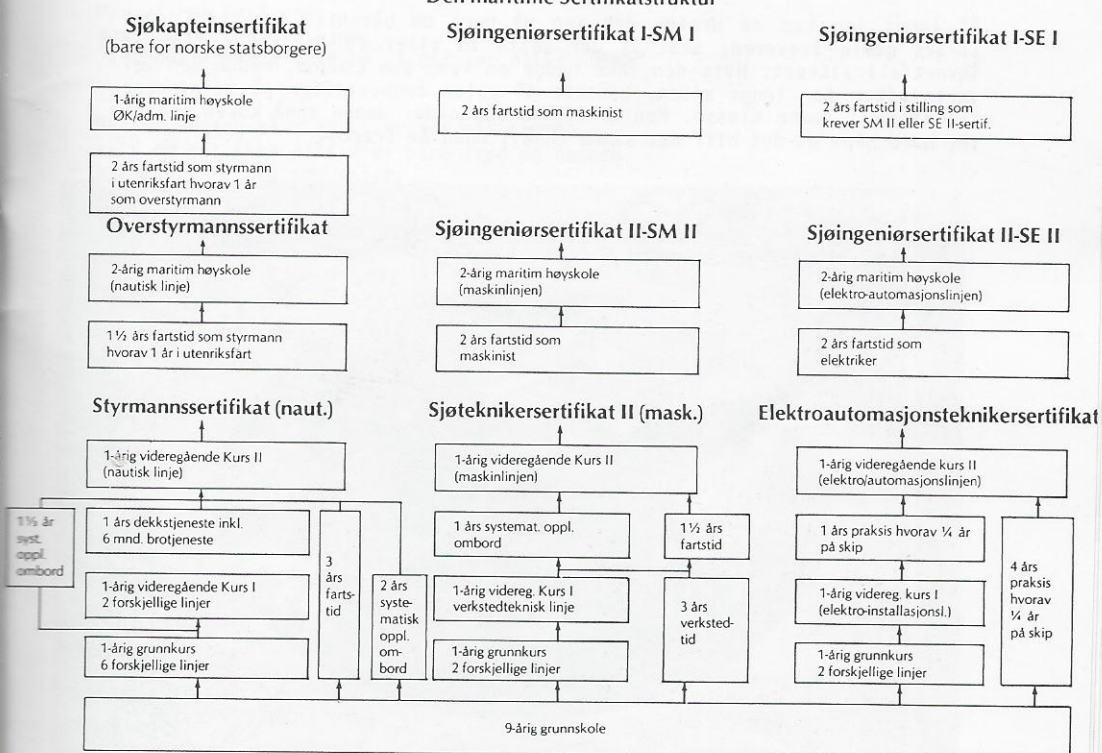
gjelder spesialutdannelsen i videregående kurs II. Og skulle man etter eksamen finne ut at man vil - eller må - skifte til annen spesialisering, vil dette kunne gjøres med et halvt års skolegang i tillegg. Et feilvalg eller et nødvendig skifte i karriereveien er blitt adskillig enklere enn det var tidligere. Det er dermed også blitt overkommelig å skaffe seg to sertifikater på laveste nivå. Dette kan være interessant for den enkelte fordi det fordobler det antall stillinger man kan søke.

En bred maritim spesialisering vil øke innsikten i operasjonen av skipet og derved bidra til å gjøre arbeidet ombord mer interessant fordi det kan vurderes og planlegges i en større sammenheng.

For et rederi vil folk med 2 sertifikater gi mulighet for en rasjonell ferieavvikling uten å bruke mer eller mindre tilfeldige vikarer, og sikkerheten vil også tjene på en kvalifikasjonsutvidelse i besetningen.

Radiotelgrafisten som måtte ønske å seile som styrmann vil med nødvendig dekk/bropraksis og et halvt års skolegang kvalifisere for styrmanns-sertifikat. Veien over til elektro-automasjonsutdanning er også åpen, men vil være noe lenger. Nedenfor gir vi en samlet skjematisk oversikt over de forskjellige overgangsmuligheter.

Den maritime Sertifikatstruktur



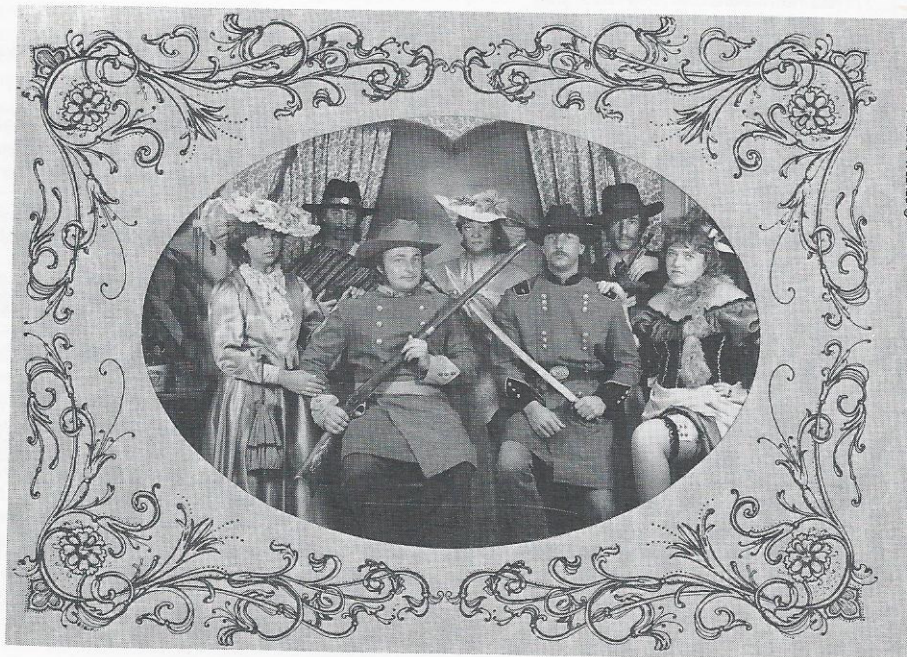
HILSEN FRA "TEXACO BELGIUM"

Når dere nå roer dere ned og ser litt nærmere på bildet, så skjønner dere sikkert at dette ikke er ment som noen insinuasjon, men bare som en god og varm hilsen til alle på kontoret og kjente på de andre båtene i "familien".

Bildet er jo tatt i -82 så det må jo være der insinuasjonen ligger. Det kan jo være at det skal ligge 18 foran nevnte tall. Men da melder jo straks spørsmålet seg: Dreier det seg om arbeidsplassen, våre kjære forpleiningsassistenter (gledespiker) eller deres kavallerer (les Caballeros)?

For å begynne med sisten først så er vel ikke tvilen tilstede. De må vel med sine yrker fortelle at 19-tallet må brukes, for det var jo ikke så greit å skaffe hverken elektrikerassistenter eller fyrbøtere, for ikke å snakke om reparatør på 1882-tallet. (Ja, det ser forresten ikke ut som det er så greit selv om du skriver 1982.) Stueren gir jo ingen indikasjon, for den kategorien var jo den samme dengang som nå (ifølge Louis Masterson). Den andre gruppen (lugar) var våre gledespiker, det er jo tross alt de som holder styr på og rydder ut all dritten etter oss. Ære være dem for det. De er da også de samme idag som igår.

Så langt jeg kan se dreier det seg nå bare om båten!!! Stakkars denne 17-års gamle traveren, skal vi der sette 18 eller 19 først? En ting er ihvertfall sikkert: Hvis den ikke hadde en venn som Edmund, hadde den vel vært spiker for lenge siden, kanskje 4" eller tegnestifter på tegningene til en ny i samme klasse. Men heldigvis så holder denne ennå koken, og vi får bare håpe at det blir det samme ennå i noen år fremover.



LIMERICK

En skipper har altfor mye å si,
 og når sant skal sies, det har ikke de
 som vil fremme en sak,
 de får fort et spark bak,
 er det dette vi kaller for demokrati?

Spør man skipsledelsen, da får man gjerne det svar;
 "Vi kan godt ta det opp, men må høre med "far"".
 Og hva svaret så ble?
 Jo, kan tenke meg det,
 "Jeg syn's allting var bedre, sånn som det var".

Demokrati er nok sikkert bra i prinsipp,
 omsatt i praksis, får det gjerne en "glipp",
 når man alltid har rett,
 er det sannelig ikke lett,
 å slippe taket, selv om fornuften sier "slipp".

"Informasjon" er også et stikkord ombord,
 og ære være de som sprer noen ord.
 Men vi har også dem,
 som tar'em med seg hjem,
 "Trenger andre å vite om vi går sør eller nord?"

Det er engang sånn at vi driver båt sammen,
 selv om det ikke alltid er bare fryd og gammen,
 bør man vite hva som skjer,
 ifra "toppen" og helt "ner",
 vi plasker tross alt i samme dammen.

"Lim-Erik"

NB! Bør leses som generelle betraktninger, intet personlig.

HVEM EIER TEXACO ?

Texaco Inc. har over 400.000 aksjonærer, så i motsetning til forholdene vi kjenner i Norge og i det meste av Europa, kan det ikke i dette tilfellet snakkes om en hovedaksjonær - heller ikke en hovedaksjonærgruppe. Det finnes ingen enkeltperson som eier mer enn et par prosent av aksjemassen. Det er i virkeligheten snakk om "folkeaksjer" med et nominelt pålydende av \$ 1,50, og man betegner da også i offisielt språkbruk de enkelte aksjonærers poster som andel.

Kursene har vært meget svingende. I perioden 1970-78 beveget de seg mellom \$ 22,50 og \$ 29,00 pr. "share". I det siste året har svingningen vært fra \$ 34,00 og helt opp til \$ 54,00 og i øyeblikket står en Texaco "share" i \$ 36,50.

Når man snakker om aksjer finnes det et begrep som kalles "den indre verdi", dvs. hva en "andel" er verdt hvis man fordeler alle selskapets verdimålelige eiendeler på hver enkelt aksje. Denne verdi er for Texaco Inc.'s vedkommende antatt til ca. \$ 50,00. Som det fremgår av den kurs som noteres i øyeblikket, er det altså vanskelig å oppnå en aksjekurs som tilsvarende den teoretiske indre verdi.

Men tilbake til spørsmålet: Hvem eier Texaco Inc.? Det er som nevnt 400.000 mennesker hvorav de fleste bor i Amerika. Ellers er det ikke noe helt klart svar på dette, men man har en oversikt over hvordan de 2 mill. amerikanske borgere som har foretatt investeringer i USA's oljeindustri fordeler seg, og vi har lov til å gå ut fra at Texaco's aksjonærer ikke adskiller seg vesentlig herfra.

Undersøkelser viser at halvparten av aksjonærene er kvinner, og nesten halvparten er pensjonister, men dette dekker kun enkeltpersoner som eier aksjer i et oljeselskap. Den største aksjonærgruppe er organisasjoner eller investeringsfond, og de representerer 12 mill. amerikanske statsborgere. Blant denne gruppen finnes det mer enn 90 høyskoler og universiteter som har anbrakt sine formuer i oljeaksjer, og det samme gjelder for mer enn 1000 institusjoner av velgjørende eller utdanningsmessig karakter. Det er således mer enn 14 mill. mennesker i USA som har investert deler av sin formue i oljeindustrien, hvilket viser at man i denne del av verden er villig til å anbringe sin kapital i industrien og dermed ta sin del av risikoen, men til gjengjeld også ha en sjanse til å oppnå en gevinst.

Når man ser bort fra en eventuell kursstigning, så er de dividender som utbetales etter norsk målestokk meget beskjedne. Det er som regel ikke over 6% i utbytte - men det har ligget litt høyere det siste året.

M/T "TEXACO SKANDINAVIA" SHIPYARD AMSTERDAM

Av S. Skjelbreidalen

Etter en lastereise Trinidad - New York ble det å gå i ballast over dammen til Amsterdam og verksted som denne gang ble Amsterdamse Droogdok.

Ved valg av verksted var det "close race" mellom Gøtaverken, Frederikshavn og Amsterdamse, hvor sistnevnte ble valgt vesentlig p.g.a. mindre deviasjon. Skipet ankom om formiddagen 2. mai og gikk rett i dokk.

Arbeidsprogrammet for denne dokkingen var omfattende og inkluderte også special survey som ikke er å spøke med for et skip på 20 år.

Av de viktigste arbeidene kan nevnes:

1. Recoating av 11 lastetanker med fornyelse av leidere, rekkverk etc.
2. Det ble foretatt en omfattende reparasjon av stål i lastetankområdet, f.eks. reparasjon av sprekker, utskifting av bøyde spant og plater, fornyelse av stål der hvor korrosjonen var gått for langt o.s.v.
3. En rekke lasteoljerør både i tanker og på dekk ble fornyet og ventiler overhelt.
4. Alle 4 livbåtdavitene ble fullstendig strippet og alle korroderte deler utskiftet.
5. Det ble montert nødlys ved hver livbåtstasjon i h.t. Sjøfartsdirektoratets regler.
6. Fundamentet på radarmaster ble fornyet, likedan alle el.kabler. All lysarmatur ble overhelt.
7. Det ble montert fundamentsøyle for satelittkommunikasjon som skipet vil få neste år.
8. I pumperommet ble det fornyet en mengde rør, ventiler og pumper overhelt. Det ble også arrangert med rør og ventilopplegg slik at en nå kan benytte babord 10 ving som sloptank. Tilslutt ble hele bunnen rengjort og malt med tar epoxy.
9. Propellakselen ble trukket, og da det ble funnet sprekk i forkant av konen, ble aksel kassert og reserveaksel innsatt.
10. I ferskvannstankene på stb. og babord side ble bunnen fornyet.
11. Innredningsmessig ble det tatt et skritt på veien mot felles messe da det ble innredet nytt pantry i mannskapsmessen med ny oppvaskmaskin, anretningsbufte etc.

12. Da skipet kom i dokk viste det seg at praktisk talt all malingen på undervannsskroget var ødelagt, og det var nødvendig å fjerne restene og bygge opp nytt system. Dette ble gjort ved å gritsweepe til SA1 og så påføre 300 my coat tar epoxy som underlag før antifouling som ble påført i 2 lag à 75 my. Det siste strøket var såkalt polishing og er ment å skulle vaskes av i løpet av det første året hvoretter man kommer inn på det andre laget som da skal holde ut resten av perioden (teoretisk).

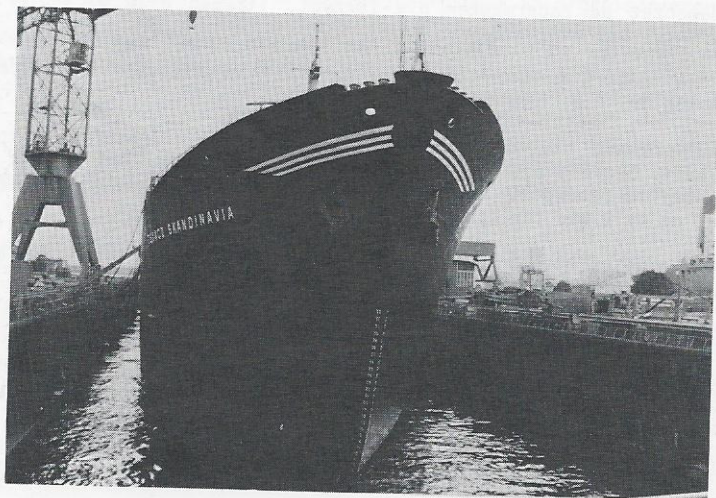
Vel, nok om dette og over til noen andre tema. Oppholdet ved verkstedet ble jo ganske langt, 26 dager og boforholdene ombord under slike forhold er jo ikke de beste med støv, uorden og støy. Det kan nevnes at under den verste perioden lignet skipet mer på et kullfyrt lokomotiv enn på en båt, og både offiserer og mannskap må gis honør for tålmodighet og god vilje.

For å bidra til litt adspredelse så arrangerte verkstedet sightseeing med buss en søndag i Keukenhof og Maudurodam med bespising, og 17. mai ble alle som var interessert med på tur til 17. maifeiringen i Rotterdam.

Under oppholdet ved verkstedet ble det i Amsterdam arrangert "International Sportsweek for Seamen" og her var besetningen på "TEXACO SKANDINAVIA" så uforskammet at de gikk hen og ble beste skip av samtlige 18 som deltok, både russere, østtyskere og polakker ble behørlig slått. Som en kuriositet kan nevnes at eldste deltager på "TEXACO SKANDINAVIA" var l. maskinist Johs. Johannessen 72 år, som scoret de poeng som skulle til for å sikre seieren.

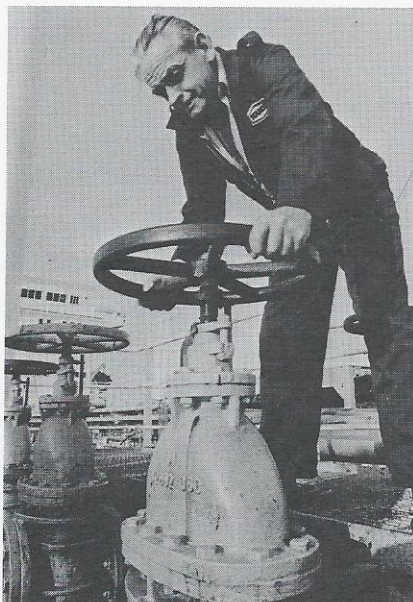
Til slutt var det stor fest med premieutdeling og dans (med innbudte damer) i klubbhuset til ADM som en hyggelig avslutning på det hele.

Konklusjonen på hele verkstedoppholdet må bli at til tross for visse ubehageligheter underveis ble det et positivt opphold både når det gjelder arbeid og fritid. "TEXACO SKANDINAVIA" forlot verkstedet fredag 28. mai kl 1300 og satte kurs for kjente trakter. Dvs. Caribbean.





M/T "TEXACO STOCKHOLM" i Antwerpen.



Arbeidsleder Kåre Martinsen gjør klart for lasting av 22.000 t fueloil.

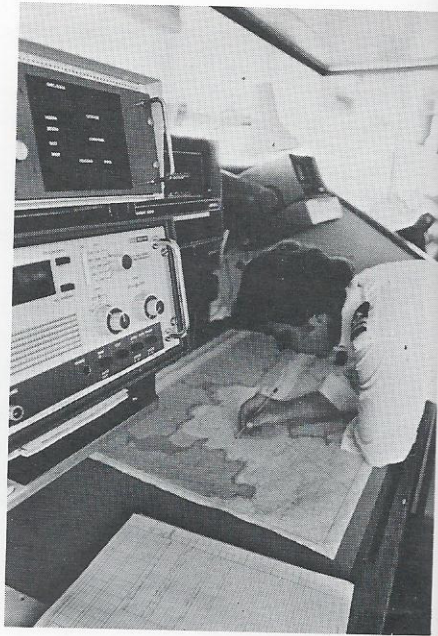
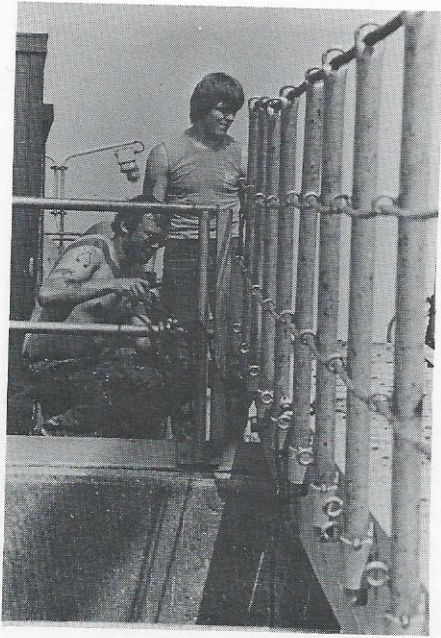


Brannøvelse

Bilder fra E. O. Sund's besøk ombord



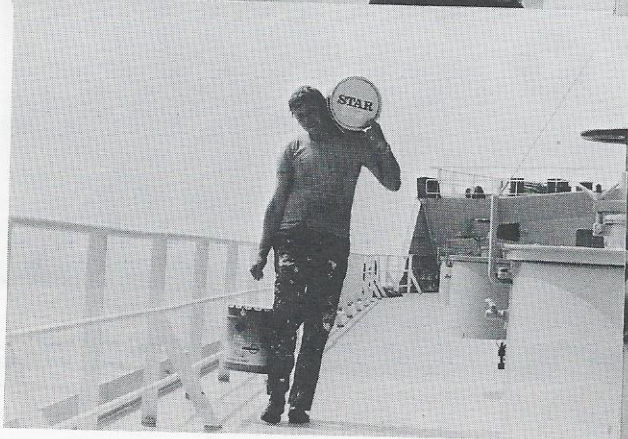
Kokk Bernhoft og kokkaspirant Johannesen lager antagelig den beste sjømannsbiffen i Texaco-flåten.



1. styrmann Bøe navigerer oss gjennom kanalen.

← 1. styrmann Bøe og maskinsjef Pedersen i diskusjon.

Overstyrmann Paulsen manøvrerer oss sikkert gjennom slusene i Antwerpen.



VELFERDSTILTAK I HANDELSFLÅTEN

Velferdstiltakene i handelsflåten bør i størst mulig grad rettes mot miljøet på hvert enkelt skip, slik at de kan komme flest mulig sjøfolk til gode. Ett av målene må være at sjøfolk kan ringe hjem til priser som tilsvare innenlands fjernvalgstakst i Norge.

Dette er noen av konklusjonene i en utredning om sjøfolks velferdsforhold som ble overlevert handelsminister Arne Skauge i januar. Formann i utvalget, som har vurdert Velferdstjenesten for handelsflåten, er høyesterettsadvokat Hans Jørgen Darre-Hirsch.

Utvalget foreslår at antall abonnemeter på norske aviser økes vesentlig. Video-tilbudet fra Velferdstjenesten bør også utvides slik at sjøfolk i større grad kan få se de samme TV-programmene som sendes av NRK hjemme.

Det bør vurderes om det skal kreves betaling for transport av sjøfolk, mellom skipet og velferdsstasjonen eller byen. En eventuell betalingsordning må praktiseres likt av Velferdstjenesten og Sjømannsmisjonen, heter det.

Ifølge utredningen bør sjømannsidretten fortsatt være en hjørnestein i velferdstilbudene. Vridningen i retning av mer trim- og mosjonsidrett som har funnet sted i den senere tid, mener utvalget er positivt. Utvalget har også vært opptatt av sjømannsfamiliens situasjon, og av at sjøfolkene når de er hjemme skal gli best mulig inn i lokalmiljøet.

På en pressekonferanse etter overrekkelsen fremhevet Darre-Hirsch betydningen av jevnlig kontakt mellom sjøfolkene og deres familier:

Utvalget er delt i synet på Velferdstjenestens rolle i oljevirkosomheten. Medlemmene er enige i at engasjementet bør økes på de flyttbare plattformene, som omfattes av loven om Velferdstjenesten for handelsflåten. Faste installasjoner faller utenfor denne loven. Flertallet mener likevel at Velferdstjenesten bør yde service på de faste installasjonene, mot fullt økonomisk vederlag.

Når det gjelder samarbeidet mellom Velferdstjenesten og Den Norske Sjømannsmisjon sier utvalget at det må være plass til begge, og at det bør tas hensyn til de grunnleggende forskjeller i disse institusjonenes bakgrunn.

Utvalget foreslår ingen nedtrapping av antall velferdsstasjoner.

Siktemålet må være at arbeidstagere i skipsfarten sikres en livssituasjon som er så lik forholdene på land som overhode mulig, sa utvalgets formann etter overrekkelsen.

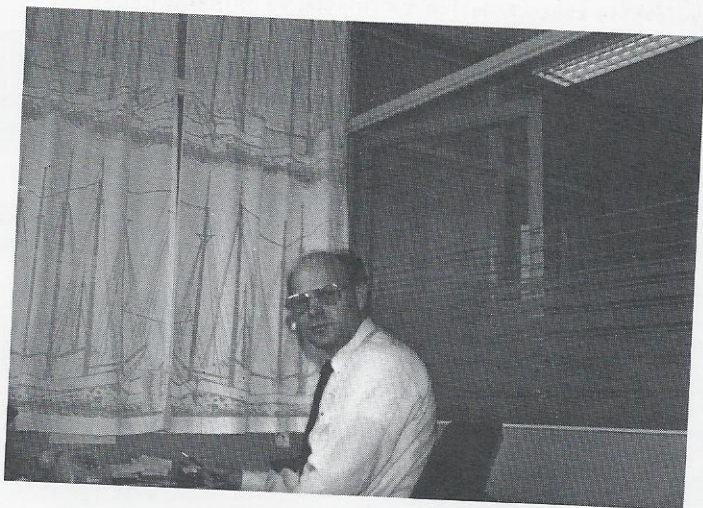
HVEM ER HVEM ?

Vi starter i dette nummeret med en ny fast spalte i Texaco Tanker: "Hvem er hvem på kontoret". Mange har vel hørt navnene og kanskje snakket med noen av oss i telefonen. Her skal dere også etterhvert få se hvordan vi ser ut.

ERIK HORN FELT

hører til de av oss som har holdt ut lengst her på kontoret. Han hører hjemme på innkjøpsavdelingen og sørger for at M/T "TEXACO BALTIC" og M/T "TEXACO SKANDINAVIA" får det de måtte behøve av reservedeler. Han er også skipsrepresentant for "TEXACO BALTIC". Forøvrig er Hornfelt den eneste som sykler til kontoret hver dag hele sommeren, Asker - Oslo 5 mil tur/retur pr. dag. Sprekt!

Ellers har han hytte på fjellet, og sommer som vinter, så fort han "slipper unna", reiser han dit. Vintertiden i Hornfelts "fjellparadis" benyttes til skiløping, høstsesongen til turer og multeplukking og sommeren til avslapping. Det å få ladet opp "batteriene" om sommeren er viktig, mener Hornfelt. Han har nok og henge fingerene i. Hjemme har han kone, tre tenåringer og to hunder. På kontoret forsøker han å holde orden på Nina Krøtø og Evy Roen i innkjøpsavdelingen. Dette er ikke bestandig like enkelt.



LAILA HASSEL

Vår "stemme utad" - Laila Hassel på sentralbordet, har arbeidet i Texaco Norway A/S i ca. 4 år. Hun har ved siden av sentralbordarbeidet endel tilleggsfunksjoner som sjekkskriving og maskinskriving, samt en oppgave som er umulig å løse: Holde oversikt over hvor alle er til enhver tid. Laila har med andre ord intet problem med å få dagene til å gå.

Hjemme er Laila glad i å lage mat. Hun er en "hund" etter gode oppskrifter.

Ellers er hun teater- og operafan.



KURS

<u>KURS I LEADERUTVIKLING - Dalseter 21.-28.3.82</u>		
Kaptein	Einvik, Sverre	
"	Flø, Svein Johs.	
"	Fossmo, Willy	
"	Meisland, Louis	
Maskinsjef	Lund, Manfred	
"	Størdal, Øivind	
"	Svanes, Bjaren	
"	Sørø, Bjørn	
Overstyrmann	Apold, Oddvar	
"	Eeg-Larsen, Lars	
"	Mørkesdal, Roald	
"	Paulsen, Willy A.	
1. maskinist	Frøitland, Kjell	
"	Heine, Günter	
"	Sulland, Thor	
"	Sundet, Asle	
Stuert	Dalby, Pål	
<u>SKADEBEHANDLING - ICE - Leangkollen</u>		
Overstyrmann	Aurstad, Dag A.	09.06.-11.06.82
Stuert	Halse, Ingemund	09.06.-11.06.82
<u>HAVARIKURS - Stavanger</u>		
Stuert	Forsjord, Arne	23.05.-28.05.82
<u>SYEISEKURS - Unitor</u>		
Reparatør	Lillebostad, Egil	15.03.-19.03.82
<u>DRIFT AV DIESELMOTORANLEGG - Trondheim</u>		
Maskinsjef	Lund, Manfred	15.03.-19.03.82
"	Røstad, Thor	15.03.-19.03.82
"	Sørø, Bjørn	15.03.-19.03.82
<u>SULZER-KURS - Winterthur</u>		
Maskinsjef	Nodeland, Bjarne	02.03.-12.03.82
"	Størdal, Øivind	02.03.-12.03.82
<u>MASKINSIMULATOR - La Guardia</u>		
Maskinsjef	Røstad, Thor	29.03.-02.04.82
<u>SEMINAR I STYRING AV VERKSTEDOPPHOLD - Sanderstølen</u>		
Maskinsjef	Schefte, Andreas	18.04.-23.04.82
<u>GRUNNLEGGENDE SKIKKERHETSKURS, Del I og II - SHVS, Haugesund</u>		
Overstyrmann	Solberg, Odd E.	19.04.-30.04.82
<u>AUTRONICA - Trondheim</u>		
Maskinsjef	Tørum, Bjørn	06.06.-10.06.82

LØSNING PÅ OPPGAVEN INR. 1/82

Løsningen på oppgaven i nr. 1/82 var SØNDAG, og vi gratulerer nok engang Per G. Rondestvedt som vinner.

NY OPPGAVE

KRONEN SOM BLE VEKK

Det var engang 3 gutter som bodde noen dager hos en bonde. Da de skulle reise, spurte de bonden hvor mye han skulle ha for kost og losji. Bonden skulle ha 30 kroner, altså 10 kroner av hver gutt, og det fikk han, hvoretter guttene dro avgårde.

Men etterpå kom bonden til å tenke på at 30 kroner kanskje var litt meget, og derfor sendte han gårdsgutten etter dem med 5 kroner. Gårdsgutten tenkte imidlertid som så, at det ikke ble merket om han tok to av disse 5 kronene. Og dermed ga han 3 kroner tilbake, mens han selv beholdt 2 kroner. Det ble altså 1 krone på hver gutt.

Hver gutt har nå betalt 9 kroner. $3 \times 9 = 27$, og gårdsgutten har 2 kroner. Det blir tilsammen 29 kroner.

Hvor er det blitt av den 30. kronen? Kan De forklare det?

30 kr - 5 kr som bonden ga tilbake + 1 kr til hver av guttene + 2 kr til gårdsgutten = 30 kr

SPORT

OVERSIKT PR. 20. APRIL 1982

THE SEVEN SEAS FOOTBALL SERIES 1982

(63 deltakende lag)

Nr. 10 M/T "TEXACO BERGEN"

NORSK MESTERSKAP I FOTBALL

(26 deltakende lag)

Nr. 7 M/T "TEXACO BERGEN"

Av resultatene kan vi nevne:

M/T "TEXACO BERGEN" - "BERGO" 4-1

SVØMMEKNAPPKONKURRANSEN

(30 deltakende skip)

Nr. 7 T/T "TEXACO AMSTERDAM"

NORSK MESTERSKAP I FRIDRETT

(14 deltakende lag)

Nr. 10 M/T "TEXACO OSLO"

Av individuelle resultat nevner vi:

Menn klasse I (f. 1952 -)Lengdehopp:

Nr. 2 Remy Ranheim, M/T "TEXACO OSLO"

Menn klasse III (f. 1932 - 1941)Lengdehopp:

Nr. 2 Fridtjof Svendsen, M/T "TEXACO OSLO"

Nr. 3 Steinar Lien, M/T "TEXACO OSLO"

Nr. 4 Harald Sørensen, M/T "TEXACO OSLO"

Menn klasse IV (f. 1931 -)Kulestøt: (7.25 kg's)

Nr. 3 Sverre Simonsen, M/T "TEXACO OSLO"

Lengdehopp:

Nr. 2 Sverre Simonsen, M/T "TEXACO OSLO"

Nr. 3 L. Horp, M/T "TEXACO OSLO"

3-kamp:

Nr. 1 Sverre Simonsen, M/T "TEXACO OSLO"

BÅTENES POSISJONER

T/T "TEXACO AMSTERDAM"

I forrige nummer av Texaco Tanker nevnte vi tankmarkedets overkapasitet på større tankskip og at opplag av "TEXACO AMSTERDAM" ble vurdert. Siste last ble losset i Taiwan de første dager av april og siden da har både opplag og salg til opphugging vært vurdert. Spyling av alle tanker ble påbegynt etter avgang Taiwan 4. april og etter at skipet hadde oppholdt seg ut for Fillipinene noen uker og tankspylingen var ferdig, ble det bestemt å ta skipet inn til Hongkong 30. april for å bli kvitt ca. 800 tonn slop/vaskevann samt sedimenter fra skipets lastetanker. Etter innklarerer ble det også mulig å skifte endel av besetningen som i det uvisse hadde ventet på avløsning. Skipet ble liggende i Hongkong i 11 dager og ble kvitt slop fra sloptanker. Imidlertid måtte arbeidet med fjerning av sedimenter stoppes etter to dager da det engasjerte firma ikke kunne skaffe kvalifisert arbeidskraft og godkjent utstyr. Med noe redusert besetning ble kursen så lagt for Singapore hvor skipet ankret opp 15. mai. Rengjøring av alle tanker pågikk kontinuerlig fram til 28. mai da skipet fikk sitt gassfrisertifikat. Den 2. juni ble det bestemt å legge opp skipet inntil videre i Johore River, Malaysia. På grunn av tidevannet vil skipet først kunne bli tatt opp til Johore 17. juni og vil der komme i selskap med tre andre Texaco-skip, nemlig "TEXACO IRELAND", "TEXACO SPAIN" og "TEXACO PANAMA". Ca. 20. juni regner vi med at "TEXACO AMSTERDAM" er "preservert" og ferdig lagt opp og ettersynet med skipet blir deretter foretatt av et team fra Texaco Overseas Tankship, London, som vil ha tilhold ombord i "moderskipet" "TEXACO SPAIN". Hvor lenge skipet vil bli liggende i opplag er det umulig å ha noen formening om foreløpig.

M/T "TEXACO BALTIC"

lastet før påske i Bahrain for Singapore og Djakarta (Tanjung Priok) der skipet var ferdig losset 25.4. etter å ha ventet på tørn i 10 dager. Så igjen 6-8.5. lasting i Bahrain for Singapore for lossing 19-23.5. og lasting 25-27.5. for å losse til en VLCC ved Teluk Semangka på Sumatra. Skipet ventes til Bahrain 14.6. og vi regner med at det blir tur til Singapore/Indonesia.

T/T "TEXACO BELGIUM"

forlot vi sist underveis fra Trinidad til Terneuzen hvor hun kom 21. mars. Som vanlig ble Rotterdam neste lossehavn, som hun forlot 25. mars for å gå til Pembroke for lasting den 27. mars for Trinidad. Etter et kort opphold startet et nytt Caribbean cruise med anløp av Puerto Cortes, Puerto Barrios

og Grand Cayman, navn som minner om turist- og ferieparadisbrosjyrer. Så ble kursen lagt for US østkyst og Houston, Port Arthur og Harvey ble besøkt før ny reise til Trinidad. Her ble oppholdet langt, fra 10. til 18. mai. De tradisjonelle havner er igjen besøkt i Europa, Terneuzen og Rotterdam, og når dette skrives er vår cruisebåt på vei til Trinidad med ankomst 13. juni for sikkert samme fartsområde.

M/T "TEXACO BERGEN"

Etter en reise fra Rotterdam til Cardiff og Eastham i første uke av april stod verkstedet på programmet. Slop og vaskevann ble greit levert i Brofjorden og Frederikshavn Værft tok hånd om skipet fra 15. til 29. april. I første halvdel av mai gjorde skipet først en reise fra Brofjorden til Danmark og så en reise fra Rotterdam til Norrkøping. Deretter ble skipet chartret ut for en reise fra Ventspils (Russland) til Glasgow og iflg. kaptein Stølann hadde han og de øvrige ombord ingen problemer med det russiske språk! I siste uke av mai var skipet tilbake i Eastham med en last fra Pembroke/Milford Haven og så gikk turen til Rotterdam med lossing i Pembroke. I første uke av juni gikk turen fra Wilhelmshaven og skipet ligger i skrivende stund og lossar i Pembroke.

M/T "TEXACO BOGOTA"

ble liggende å vente på last i Pointe-a-Pierre både lenge og vel (fra 16.2. til 13.3.) men forgjeves, og fikk så plutselig ordre om å gå til Santa Thomas i Guatemala 19-22.3. for å ta en last opp til Nederland, Texas. Lasten måtte i tiden 25.3.-2.4. overføres til dårlige lektere under vanskelige værforhold på "Sabine Bank". Deretter hurtigst mulig til Trinidad 13.4. for ny lasting Port Arthur 23.4.-26.4. Nå begynte det å haste med en Afrikalast. På veien til Trinidad ble bunnen skrubbet (Aruba 3.5). Speed og bukersforbruk bedret seg merkbart og reisen Trinidad 6.5. til Conakry 18.5. gikk bra unna. I Conakry var ikke losseledningen på land i orden og skipet fikk et lengre opphold enn man ønsket seg. Stor var imidlertid gleden da man den 24.5. kunne sette kursen for Europa via Las Palmas. Herfra fikk man med seg en Lloyds inspektør for tanktesting og to representanter fra verksted for planlegging av verkstedjobben. Den 4.6. ankom skipet Amsterdam og gikk rett i dokken ved Amsterdams Droogdok. Alle rapporter herfra er positive og alt tyder på at skipet kan forlate verksted som planlagt ca. 19.6. Vi gjør vårt ytterste til at skipet skal få minst en reise i Europafart før det igjen begir seg ut på langfart.

M/T "TEXACO NORGE"

Siden mars måned har skipet anløpt havner i Holland, Belgia, Frankrike, England, Skottland, Wales og selvsagt i Skandinavia. P.g.a. at raffineriet i Brofjorden har vært stengt en tid er det blitt mye UK-fart med ekstra

korte turer. Milford Haven - Pembroke, den korteste, har forekommet flere ganger. Skipet skulle etter planen dokksettes i juli. Dette er nå utsatt til september, vesentlig p.g.a. deler som ikke kan leveres før den tid. I juni er Brofjorden igjen klar for utskipning av produkter, og "TEXACO NORGE" ventes dit ca. 10.6. Muligheten for en ny tur til hjembyen er tilstede - i så fall gledelig for de ombord og for de pårørende som får anledning til å hilse på, men vi må alltid være forberedt på forandringer i programmet.

M/T "TEXACO OSLO"

Siden siste rapport har skipet lastet en rekke ganger i Brofjorden for diverse skandinaviske havner. Så fulgte en periode med Englandsfart fra slutten av mars og hele april Først 12.5. ble det avbrudd i denne farten med lasting i Rotterdam for Gøteborg, Brofjorden, København og Stockholm. Etter et par turer fra Brofjorden ble det igjen noen turer på England og idet dette skrives går turen tilbake til Brofjorden midt i juni måned.

M/T "TEXACO SKANDINAVIA"

Etter fortsatt fart i Caribbean fikk skipet i april en tur fra Freeport, Bahamas til Albany, New York. Derfra gikk ferden i ballast til verksted, ikke i Skandinavia som håpet var, men til Amsterdamse Droogdok hvor oppholdet varte 2. - 28. mai. For de ombord ble dokkingen en blandet fornøyelse da sandblåsing av endel tanker medførte at hele skuta ble tilgriset. Resultatet av reparasjonene var imidlertid bra, og teknisk inspektør vil rapportere nærmere om dette. I Amsterdam ble det arrangert idrettsuke hvor helhjertet innsats fra unge og gamle førte til at "TEXACO SKANDINAVIA" vant førsteprisen. Vi antar at rapport med fotos kommer fra skipet. Etter fullførte reparasjoner ble kursen igjen satt for Pointe-a-Pierre hvor skipet laster 9.6. for Puerto Cortes og Puerto Barrios.

M/T "TEXACO STOCKHOLM"

Skipet har stort sett gått "i sitt gamle kjølvann" i hele perioden siden siste Texaco Tanker. I mars lastet skipet i Antwerpen for London. Etter endel venting fulgte lasting i Immingham for Amsterdam. Etter dette fulgte april måned med lasting og lossing i hovedsakelig danske og engelske havner. I mai fulgte en tur til Bilbao. Skipet ble chartret ut til en "oljespekulant". Fra Bilbao gikk skipet lastet til Hook van Holland. Her ble skipet liggende i 10 døgn i påvente av at "spekulanten" skulle oppnå ønsket pris for lasten. Historien endte med at lasten ble solgt til et anlegg i Liverpool i slutten av mai. Juni fulgte så med reiser hovedsakelig fra Belgia til England. Brannen ved Pembroke raffineriet førte til økt etterspørsel i England for visse produkter.



P : Permittert

D : Disponert

SK: Skole

F : Ferie

M : Militæret

K : Kontoret

S : Syk

AJOUR PR. 18.6.1982

T/T "TEXACO AMSTERDAM"
LEVX

KAPTEIN/
KAPTEIN
1. STYRMANN
2. STYRMANN
RADIOOFFISER
MATROS
MATROS
LETTMATROS
JUNGMANN
MASKINSJEF
1. MASKINIST
2. MASKINIST
ELEKTRIKER
FYRBØTER
STUERT
1. KOKK

LIA, Arne
BAKKE, Idar
SAGEBAKKEN, Terje
STIVERTSEN, Harald
ELIASSEN, Arne
SAMSLIV, Onsdag
EVORA, Herculano
LI, Chung Wu
JENSEN, Harry W. R.
ABRAHAMSEN, Bjarne
SUNDET, Asle
INGEBRIGTSEN, Øistein
HELGESEN, Tore H.
KVÅLE, Nils A.
VEGEL, Ragnar
ERDAL, Atle

M/T "TEXACO BALTIC" LDSF	T/T "TEXACO BELGIUM" JXZP	M/T "TEXACO BERGEN" LEWP	M/T "TEXACO BOGOTA" JXHS	
KAPTEIN OVERSTYRMANN 1. STYRMANN 1. STYRMANN 2. STYRMANN RADIOOFFISER ARBEIDSLIEDER MATROS MATROS MATROS LETTMATROS LETTMATROS SjøASP/MATROSASP. SjøASP/MATROSASP. SKIPSMEKANIKER II MASKINSJEF 1. MASKINIST 1. MASKINIST 2. MASKINIST 2. MASKINIST MASKINASSISTENT ELEKTRIKER ELEKTRIKERASSIST. REPARATØR REPARATØR I PUMPEMANN FYRBØTER/MOTORMANN FYRBØTER/MOTORMANN FYRBØTER/MOTORMANN SMØRER SMØRER STUERT 1. KOKK KOKKASPIRANT PIKE PIKE PIKE HJELPEMANN	Flø, Svein J. DIB, Ivar Arne BAADE, Jarle PAULSEN, Pål K. ÅNDHEIM, Tone OLSEN, Per KALLEBERG, Karsten PENGNUM, Pinichsuk JØRGENSEN, Inge GROBSTOK, Andre GUNDERSEN, Knut Åge SØRØ, Bjørn DITTMANN, Trygve BAASTAD, Steinar LEIRVÅG, Dag O. MØLLER, Steen ALFREDSEN, Arvid SYLTE, Alf M. CABALEIRO PUGA, F. JACOBSEN, Hjalmar SMELRØR, Bjørnar FALDAHL, Paul Erik THUN, Solfrid LETH OLSEN, Elsa	FOSSMO, Willy SOLBERG, Odd Egil JENSEN, Bjørnar BILICZ, Arne HEINE, Unni WARA, Eilif HAGLEY, Stanley LARSEN, Harry MENDES, Satiro G. BACHER, Tore SAND, Glenn Jørgen JOHNSEN, Einar HEINE, Günther WESTAD, Torleif LARSEN, Roger ASP, Arne DE VRIES, Robert ERIKSEN, Bøgild SOARES, Jose Fredrico MININO, Francisco RENNEMO, Morten AGEITOS, Juan Gomez PETTERSEN, Tom Jarle EDVINSEN, Stig HULT, Kjell LØVIK, Kurt Johan HAUGEN, Else Marie NØERVE, Bente ARNESTAD, Ruth	STØLLANN, Alf S. APOLD, Oddvar FURSETH, Jarle FRAMMARSVIK, Helge J. HANSEN, Jan Petter SVENDSEN, Torgeir NORHAGEN, Kjell RODRIGUEZ, Washington G. BAKKEMO, Terje STRAND, Finn NODÉLAND, Bjarne JOHANSEN, Odd KRISTOFFERSEN, Odd T. GRANDE, Roald MOL, Ahmet STRAND, Tore A. RØSTAD, Odd H. HOLBERG, Tor WAGNER, Roy BARSETH, Johan ØVERKIL, Dagfinn HØIVAAG, Bernt T. NORDLI, Knut JØRGENSEN, Tove GJERTSEN, Gunn	EINVIK, Sverre SØBSTAD, Einar H. TØSSE, Magne HAUGEN, Helge P. JENSEN, Eva Marie WANGBERG, Finn PAUL, Wilson DAHL, Reidar O. OROZCO, Jose H. BUEN, Øivind ANDERSEN, Ole-Kristian LUND, Manfred HAREIDE, Einar GAUPSET, Bjarne FAHRE, Ragnar NAZARENO, John N. PETER, Mihaly KIMSÅS, Harald J. FERNANDES, Serafim G. NAZARENO, Abraham N. EDVARSEN, Randor BORGE, Knut HÅLAND, Kjetil DYRØY, Kari EINVIK, May Brit HÅLAND, Linda M. TCHORZ, Rainer

	M/T "TEXACO NORGE" LCWN	M/T "TEXACO OSLO" JXLA	M/T "TEXACO SKANDINAVIA" LEID	M/T "TEXACO STOCKHOLM" LGBR
KAPTEIN	HOLT, Jonas	MEISLAND, Louis	BRATH, Otto	HANSEN, Helge
OVERSTYRMANN	HELBORG, Knut	EØG-LARSEN, Lars	SKARSVÅG, Torbjørn	SANDVIK, Norodd
1. STYRMANN	BJELLAND, Hjalmar	ROSSELAND, Per	UTVIK, Magnar	BØE, Roar
1. STYRMANN		ASP, Leonard		
RADIOOFFISER	STATSØY, Tronn S.	NILSEN, Gro Grønvald	WINDING, Karen	REINERTSEN, Svein E.
ARBEIDSLIEDER	SOLBERG, Hallgeir	FOLDAHL, Per	RØRSTRØM, Alf	SÆTHER, Torbjørn
MATROS	POUSADA DE LA TORRE, J.	HOVLAND, Heine N.	CALVAHAL, Jesus R.	MARTINSEN, Kåre
MATROS	KARAMAN, Mustafa	ZEYLON, Ulf	NILSEN, Johan M.	SANDLIE, Arne
MATROS	OLAUSSEN HESSE, Rolf	RANHEIM, Andre R.	STOREMYR, Ingolf	WÆRP, Roger
MATROS	SCOTT, Trevor			MATHISEN, Ørjan
LETTMATROS	SKARSHAUG, Sturla	RAMSDAL, Kai H.	HANHELA, Hannu H.	BARTH, Hans
LETTMATROS	NODELAND, Trond A.	PETER, Kai Andre	EKNES, Tor O.	ØBERG, Jørn
SJØASPIRANT				JOHANSEN, Anne Lene
MASKINSJEF	SCHEFTE, Andreas	RØSTAD, Thor G.	NØTSUND, Olav E.	PEDERSEN, Rasmus
1. MASKINIST	RØMELAND, Bernt Ståle	JOHANNESSEN, Johannes	SANDVIK, Asbjørn	
2. MASKINIST	KLEVEN, Aksel	BØRGE, Haakon	BIRKELUND, Theodor	CARELAND, Lars V.
2. MASKINIST			SKOGHEIM, Bjørn	FREDRIKSEN, Svein
MASKINASSISTENT	LJONE, Steinar	HUSTAD, Viktor P.	JENSEN, Sigmund	JARNES, Geir A.
ELEKTRIKER	THOMASSEN, Harald	NYGÅRD, Trond	MIDLID, Karl J.	KNUDSEN, Jan R.
ELEKTRIKERASSIST.	SKOTHEIM, Knut E.	BERAAS, Leif		
REPARATØR	JONASSEN, Harry	HANSEN, Arne M.	AUNE, Sverre B.	SKJELBRED, Roger
REPARATØR I	SINKEYICS, Vladimir	SEBJØRNSSEN, Sæbjørn	SJURSEN, Nils H.	HANSEN, Yngvar
PUMPEMANN	CASANOVA, Enrique	TOKLE, Arnstein	PEDERSEN, Tore	ISAKSEN, Stein
MOTORMANN	TINDERHOLT, Dag A.	MATHISEN, Hugo N.	GJUV, Raymond	
MOTORMANN	NYBØ, Arild	ANDERSEN, Lars Erik	SKOGHEIM, Trond	OMHOLT, Vidar
MOTORMANN	JENSEN, Øistein	HALVORSEN, Jarle	GRIMSTAD, Bjørn O.	MYRAN, Tor
SMØRER	DALBY, Pål	KJÆRSTAD, Bjarne M.	OTTERSEN, Einar	VEE, Johannes
SMØRER	PEDERSEN, Jan A.	LYNGSTAD, Stein		JACOBSEN, Per B.
STUERT		GRØNTVEIT, Svanhild	AUNE, Sonja	JOHANNESSEN, Jarle
KOKK	NUDDAL, Monica		RØRSTRØM, Kirsten	OLSEN, Nina M.
KOKKASPIRANT	TINDERHOLT, Tove		SANDVIK, Irene	HEIDENSTRØM, Ingun
PIKE		JOHANSEN, Ragnar		
PIKE	ANDERSEN, Sverre N.	KARLSEN, Johnny		
HJELPEMANN				
HJELPEMANN				

FOLK I LAND

KAPTEINER	2. STYRMENN	2. MASKINISTER	1. KOKKER
BRANDAL, Petter (D)	DANIELSEN, Per Inge (M)	BENDIKSEN, Bård (F)	BERNHOF, Albright (D)
BROX, John (F)	KARLSEN, Magnar (SK)	FOLLESTAD, Sverre (D)	BRYNTESEN, Arnt (F)
GJØRDE, Georg (D)	KLEMETSEN, Jan Sverre (F)	HELLE, Olav (F)	EIDNES, Britt Marit (F)
HØRSENG, Rindulf (S)	TALBERG, Mindor (F)	ØHLESEN, Finn E. (F)	GRANEGGEN, Svein (D)
JOHANSEN, Kjell (D)	TARALDSEN, Trond (SK)	RØSSUM, Bent (F)	LAURITZEN, Rolf (F)
PEDERSEN, Tore (F)		STORLI, Arne (S)	
SANNERØD, Frank (D)	<u>RADIOOFFISERER</u>	SUNDLI, Odd (F)	<u>ARBEIDSLEDERE/TØMMERMENN</u>
SVANTESTON, Thomas (F)	GULBRANDSEN, Per Lasse (D)	SULLAND, Thor M. (D)	ALTØ, Peder (F)
	KJÆRÅS, Lisbeth (F)	SØRVIK, Dagfinn (F)	BRUNES, Steinar
<u>OVERSTYRMENN</u>	LANGEBO, Åge (F)	WINGSTERNES, Geir (F)	BYSTØL, Anders (F)
AURSTAD, Dag (D)	LÆGREID, Helene (F)	AAS, Gunnar (F)	BÅRDESEN, Aksel (D)
HENRIKSEN, Thorvald (F)	OTTESEN, Wenche (D)		HØYLAND, Bjarne (D)
HOVD, Armand (D)	STØA, Gunn Line (F)	<u>ELEKTRIKERE</u>	KRISTIANSEN, Ivar (D)
JARNES, Asbjørn (D)	WALLIN, Rune (D)	ANDERSEN, Dag (S)	OLSEN, Oddvar (D)
LIEN, Steinar (F)		ANDVIK, Simon (SK)	SVORSTØL, Kjell
MØRKESDAL, Roald (D)	<u>MASKINSJEFER</u>	BERG, Vidar (D)	
PAULSEN, Willy (D)	ENGELI, Gunnar (D)	GUNDERSEN, Tor (D)	<u>REPARATØRER</u>
RAFAELSEN, Idar (D)	FJELL, Helge (F)	HERMANSSON, Ebbe (F)	BRUNVOLL, Frode (F)
RØED, Bernhard (K)	SIMONSEN, Sverre (D)	JENSEN, Wiggo (F)	HUSØY, Jarle A. (F)
	STRANDELID, Torkei (D)	RISHOLM, John (F)	HØGERNES, Odd (D)
<u>1. STYRMENN</u>	STØRDAL, Øivind (F)	SIMONSEN, Geir (D)	ISAKSEN, Jens (F)
ALEXANDERSEN, Øivind (SK)	SVANES, Bjarne (D)		
BREKKE, Ragnar (F)	TØRUM, Bjørn (D)	<u>STUERTER</u>	LILLEBOSTAD, Egil (F)
CARELAND, Martin (D)	WETLESEN, Erling (D)	ELIASSEN, Jack (D)	TEVELDAL, John (F)
DANIELSEN, Jan Inge (D)	AAS, Astor (F)	GRØTTAN, Knut (D)	
ELVEVOLD, Octar (D)		HALSE, Ingemund (D)	<u>PUMPEMENN</u>
GUSTAVSEN, Kåre (D)	<u>1. MASKINISTER</u>	PETTERSEN, Nils (D)	GRØTTING, Henrik (D)
HUSVEGG, Erik (D)	BJEREN, Terje (SK)	ROEL, Audun (D)	JOHANNESSEN, Adolf (F)
JENSEN, Vidar (F)	HALVORSEN, Steinar (F)	ROSSMO, Kåre (P)	LIA, Øivind (F)
JOHANSEN, Jon A. (D)	HAUGEN, Dagfinn (F)	STENSBØL, Johnny (F)	NILSEN, Torbjørn (D)
SEM, Dag (SK)	OLSEN, Nils H. (D)		NORDMO, Magnus (F)
SKJØNSFJELL, John (F)	OPPEDAL, Odd (D)		RØNNE, Johan (S)
	PALACIOS, Oscar (S)		
	STEINBRU, Kåre O. (SK)		

